



₹ 35.00

ISBN 978-81-237-4073-7

नेशनल बुक ट्रस्ट, इंडिया



सागर सफर तृष्णाची

टी. पी. एस. चौधरी

अनुवाद श्रीकांत लागू



नेहरू बाल पुस्तकालय

सागर सफर तृष्णाची

टी. पी. एस. चौधरी

अनुवाद
श्रीकांत लागू



नेशनल बुक ट्रस्ट, इंडिया

हा प्रवास ज्यांच्यामुळे शक्य झाला
त्या संपूर्ण नाविकगणाला अर्पण

ISBN978-81-237-4073-7

पहिली आवृत्ती : 2003 (शके 1925)

दुसरी आवृत्ती : 2009 (शके 1931)

तिसरी आवृत्ती : 2012 (शके 1934)

मूळ © ब्रिगेडियर टी. पी. एस. चौधरी, 1995

मराठी अनुवाद © नॅशनल बुक ट्रस्ट, इंडिया, 2003

The Voyage of Trishna (Marathi)

₹ 35.00

संचालक, नॅशनल बुक ट्रस्ट, इंडिया

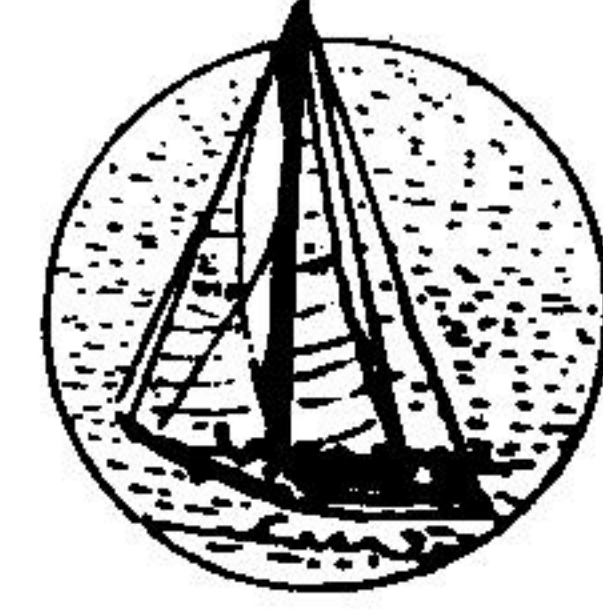
नेहरू भवन, 5 इन्स्टिट्युशनल एरिया

वसंत कुंज, फेज-II, नवी दिल्ली-110 070 यांनी प्रकाशित केले.

ऋणनिर्देश

संरक्षण मंत्रालय, परदेश व्यवहार आणि वित्त मंत्रालय; भूदल, नाविकदल, आणि हवाईदल यांची प्रमुख कार्यालये, कॉर्पोरेशन ऑफ इंजिनियर्स, नाविक गोदी, मुंबई, आय. एन. एस, वेन्दुरुती, कोचीन, सिग्नल्स विभाग, यॉटिंग असोशिएशन ऑफ इंडिया, तेल आणि नैसर्गिक वायू महामंडळ, ऑईल इंडिया, बॉम्बे डाइंग, बाटा, भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, दिल्ली रेकॉर्डर, कोहिनूर, दूरदर्शन, ऑल इंडिया रेडिओ, हॅम चालक या सर्वांविषयी लेखक येथे कृतज्ञता व्यक्त करू इच्छितो.

तृष्णाच्या संपूर्ण नाविकगणाच्या वतीने, लेखक, हे स्वप्न साकार करायला ज्यांनी मदत केली त्या आपल्या सर्व वरिष्ठ अधिकाऱ्यांचे, ज्यांनी सतत साथ दिली त्या आपल्या सर्व मित्रांचे आणि नातेवाईकांचे, आणि विश्वाला गवसणी घालणारी ही पहिली भारतीय मोहीम पुरी करण्यासाठी नैतिक साहाय्य आणि धैर्य देणाऱ्या आपल्या प्रिय कुटुंबीयांचे आभार मानतो.



महासागरातील सफर

दहा भारतीयांनी जलमार्गाने एका छोट्या शिडाच्या नौकेतून म्हणजे 'यॉट' (Yacht) मधून, अभूतपूर्व पृथ्वीप्रदक्षिणा केली त्याची ही कहाणी. त्या शिडाच्या नौकेची, 'तृष्णा'ची लांबी होती फक्त 11 मीटर आणि रुंदी होती 3.25 मीटर. जवळजवळ 55,000 किलोमीटर प्रवास करायला त्यांना पंधरा महिने आणि बारा दिवस लागले. अशा तऱ्हेची शिडाच्या नौकेतून सर्व जगाला फेरी मारण्याची ही पहिलीच भारतीय मोहीम होती.

मी धरून, आम्ही दहाजण लष्करी भूदलाच्या 'कोअर ऑफ इंजिनियर्स' या विभागात अधिकारी होतो. आमचा हा विभाग म्हणजे भूदलातलं छोटसं नौदलच समजलं जात असे. कारण आमचं कामच मुळी पाण्याशी संबंधित होतं. म्हणजे ओढे, नाले, नद्यांवर लष्करी उपयोगासाठी पूल बांधणं, धक्के बांधणं हेच काम होतं. त्यामुळे तळी, नद्या, समुद्र यामधून वेगवेगळ्या प्रकारची जलयानं, म्हणजे होड्या, बोटी वापरण्याचा आम्हाला बऱ्यापैकी सराव होता.

तसे आम्ही सगळेच अनुभवी नाविक होतो, पण चौघांना अनेक सागर सफरींचा विशेष अनुभव होता. मुंबई बंदरात नेहमी दिसणाऱ्या 'सीबर्ड' जातीच्या शिडाच्या नौकेतून आम्ही बराच प्रवास केला होता. 5 मीटर लांब आणि 3 मीटर रुंद एवढ्या छोट्या होडीतून मुंबई ते गोवा आणि परत असा प्रवास बरेच वेळा केला होता. त्याशिवाय मुंबई ते कोचीन, चेन्नई ते पोर्ट ब्लेअर (अंदमान), मुंबईहून ईराणमधील बंदरअब्बास अशाही सफरी करून झाल्या होत्या. ज्या 'सीबर्ड' जातीच्या शिडाच्या नौकेतून किंवा 'यॉट'मधून आम्ही हे सर्व प्रवास केले, त्या नौका बंदराच्या टप्प्यात होणाऱ्या शर्यतींमध्ये वापरल्या जातात, मोठ्या समुद्रात नाही. कारण त्यावर झोपण्यासाठी

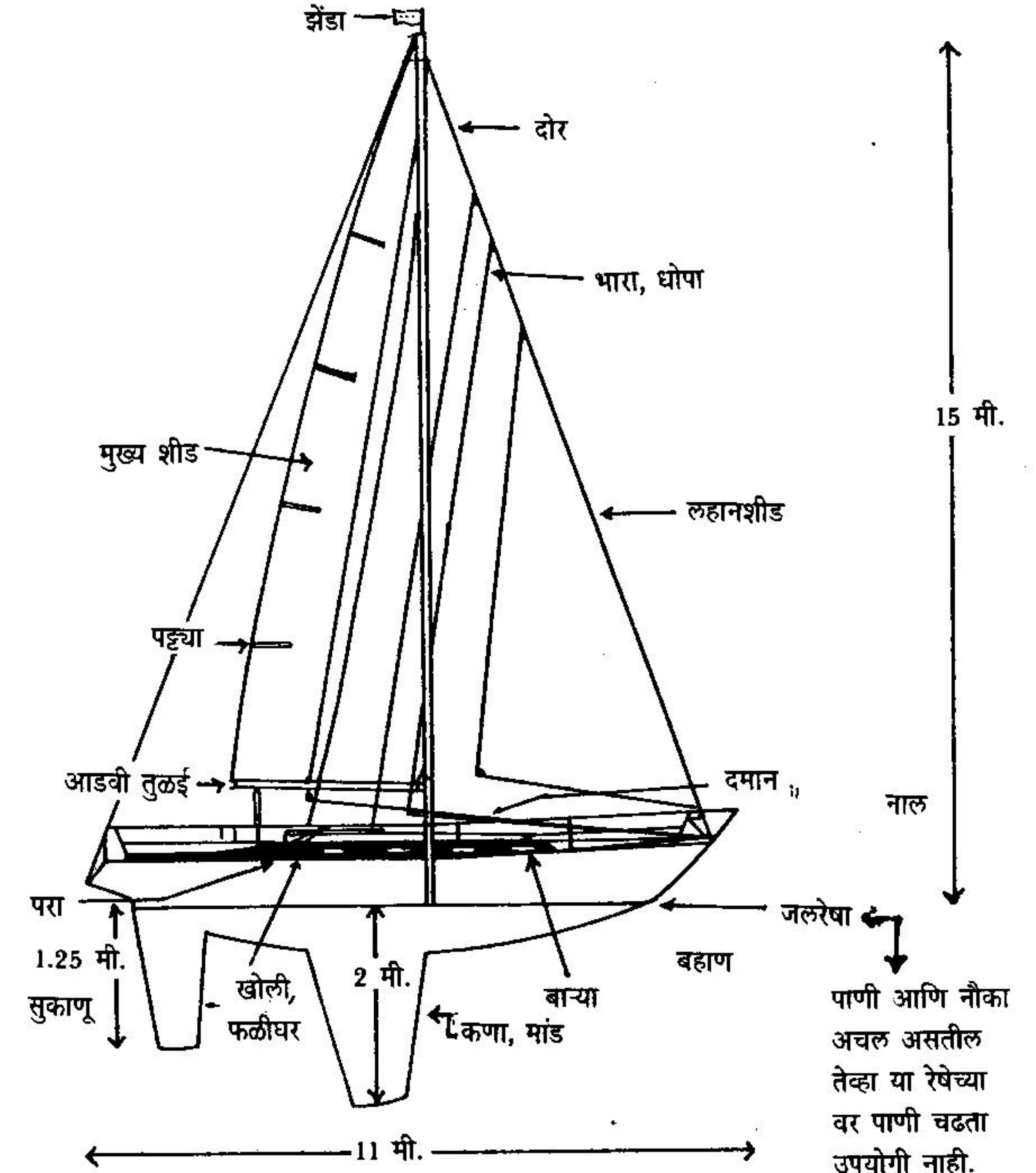
खोली वा फळीघर (Cabin) तसंच स्वयंपाकासाठी वेगळी सोय नसते. नौका पर्यटनासाठी लागणारी सामग्री ठेवण्यासाठी लागणारं मेज नसतं. इतकंच काय तर शौचालयही नसतं. या सगळ्या सोयी आम्हाला करून घ्याव्या लागल्या. कधी कधी लाटांचं पाणी नौकेवर चढायचं आणि नौकानयनविषयक नकाशे भिजायचे, खाण्याच्या पदार्थांत खारं पाणी मिसळायचं. तर कधी डेकवर नभांगणाच्या छत्राखाली विश्रांती घेत पहुडलं असतांना सचैल स्नान घडायचं. बरेच वेळा पाण्याच्या घुसखोरीमुळे खाद्यपदार्थांच्या हवाबंद डब्यांवरची लेबलंच नाहीशी व्हायची. मग एकच धमाल. कुठल्या डब्यात काय असेल हे ओळखण्याची जणू स्पर्धाच लागायची. कल्पना करा, वन् किंवा टू नंबरच्या विधीसाठी काय कसरत करावी लागत असेल याची. होडीच्या बाहेर कठड्याच्या तारेला धरून लोंबकाळायचं आणि मग कार्यभाग उरकायचा.

एका मुंबई गोवा प्रवासात आमच्या सुकाणूची फळीच तुटली. आमच्याकडे अतिरिक्त सुकाणू नव्हते. आमची होडी समुद्रात कित्येक मैल दिशाहीन भरकटली. काय करावं कळेना. होडीत असलेल्या प्लायवूडच्या तुकड्यांचा वापर करून सुकाणू दुरुस्त करायचं ठरवलं. आम्हाला सुकाणू बाहेर काढणं शक्य नव्हतं म्हणून मीच पितळी खिळे आणि हातोडी घेऊन समुद्रात उडी मारली. माझं पाण्याखाली काम करण्याचं कौशल्य पणाला लागलं. मध्ये मध्ये थांबत दोन तास लागले, पण सुकाणू दुरुस्त करण्यात मला यश आलं.

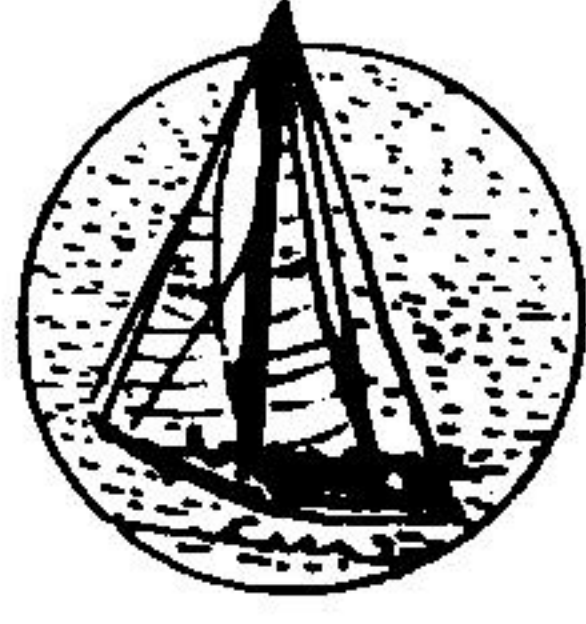
आणखी एका सफरीत आम्हाला दोन दिवस झोपायलाच मिळालं नाही. त्याला कारण होते शार्क मासे. आमच्या नावेभोवती अचानक त्यांचा संचार वाढला होता. बऱ्याच वेळानंतर आमच्या लक्षात आलं की हवाबंद टिनाच्या डब्यातलं उरलंसुरलं अन्न, उरलेलं मटण आम्ही पाण्यात फेकत होतो, त्यामुळे शार्क आकर्षित झाले होते.

दहा अक्षांशावर असलेल्या पोर्ट ब्लेअरजवळची खाडी ओलांडून बंदरात शिरणं म्हणजे एक रोमांचकारी अनुभव होता. त्या खाडीमधील जबरदस्त वेगानं वाहणाऱ्या प्रवाहापुढे आमचा वेग नगण्य होता. बरेच वेळा आपण पाठीमागेच ढकलले जातोय असं वाटायचं. एकदा तर सकाळी उठून पाहतो, तर आदल्या संध्याकाळी जिथं होतो तिथंच असल्याचं लक्षात आलं आणि आम्ही अवाक झालो. त्यावेळी आम्हाला खाडी ओलांडायला दोन दिवस लागले होते.

अशा प्रकारच्या अनुभवांमुळे आमची शीडनौका 'तृष्णा'मधून जगप्रवास करण्याची मानसिक तयारी पूर्ण झाली होती.



शीडनौकेचे वा शीडजहाजाचे भाग



तृष्णा

शिडाच्या नौकेतून जगप्रवास करण्याची कल्पना आमच्या मनात पहिल्यांदा आली ती 1977 साली. कुठल्याही भारतीयानं असा प्रवास पूर्वी केला नव्हता. योजना पक्की झाली. त्यानुसार मेजर के. एस. राव यांची नौकेचे नाखुदा (Skipper) म्हणून नेमणूक झाली. मेजर ए. के. सिंग 1980 मध्ये, यॉट खरेदीसाठी प्राथमिक पाहणी करायला इंग्लंडला रवाना झाले. मधल्या काळात मोहिमेतील इतर भिडू नौकानयन, हवामानशास्त्र, औषधोपचार, खाद्यव्यवस्था आणि इतर आकस्मिक उदभवू शकणाऱ्या गोष्टींचा अभ्यास करण्यासाठी कोचीनला आय. एन. एस. वेन्दुरुती या नौदलाच्या तळावर दाखल झाले. याच्या जोडीला आम्ही सगळ्यांनी जागतिक स्तरावर गाजलेल्या सागरी मोहिमांबद्दल आमच्या ज्ञानात भर घालण्यासाठी मिळेल ते वाचण्याचा सपाटा लावला.

सगळी तयारी होत आली आणि अचानक माशी शिंकली. पैसे नाहीत म्हणून मोहीमच रद्द झाली. आम्ही सगळेच चक्रावलो.

दोन वर्षांनी मी सगळी योजना नव्यानं तयार केली आणि नशीब म्हणजे सरकारनं मंजुरीही दिली. नऊ अधिकाऱ्यांचा संघ निवडला गेला. मेजर के. एस. राव यांची नाखुदा म्हणून आणि माझी व्यवस्थापक म्हणून नेमणूक झाली. इतर प्रशासकीय कामांसाठी दोन अधिकारी पुणे आणि दिल्ली इथं राहणार होते.

मेजर ए. के. सिंग आणि मी असे दोघेजण शिडाची नौका खरेदी, प्रशिक्षणाची व्यवस्था आणि पुढच्या एकूण प्रवासाची आखणी पक्की करण्यासाठी 15 जुलै 1984 रोजी विमानानं लंडनला बिनीचे शिलेदार म्हणून पुढे गेलो. लंडनला पोहोचल्यावर 'रॉयल इंजिनियर्स'च्या ब्रिगेडियर ए. एन. कार्लियर यांना गाठलं. हे गृहस्थ पट्टीचे दर्यावर्दी होते,

त्यांनी पृथ्वीप्रदक्षिणेच्या सागरी शर्यतीतही भाग घेतलेला होता. त्यांनी आमची योजना ऐकल्यावर आम्ही फार घाई करतोय असं त्यांचं मत झालं, पण आम्ही त्यांच्या मनातल्या शंकांचं निरसन करण्यात यशस्वी झालो आणि मग योग्य अशा शिडाच्या नौकेचा शोध सुरू झाला.

आम्ही 200 पेक्षा जास्त शीडनौकांची पाहणी केली आणि अखेरीस 28 ऑगस्ट 1984 या दिवशी 11 मीटर लांबीची फायबर ग्लासपासून तयार केलेली एक नौका खरेदी केली. तिचं 'ग्वेनवेर ऑफ ससेक्स' हे नाव बदलून 'तृष्णा' असं नाव ठेवलं. 'तृष्णा' म्हणजे तहान, मनात खोलवर रुजलेल्या इच्छा, आकांक्षा पूर्ण होण्याची तहान. आम्हाला तहान लागली होती सागराची, त्यावर शिडं फलकारून जगाला फेरी मारण्याची तहान लागली होती आम्हाला, म्हणून बारसं केलं होतं आम्ही त्या यॉटचं—'तृष्णा!'

'तृष्णा' 1970 साली फिनलंडमधल्या नॉटर्स या विख्यात जहाज बांधणाऱ्या कंपनीनं बांधली होती. 'स्लूप रिग' पद्धतीची ही नौका आहे, म्हणजे तिला एक डोलकाठी आणि दोन शिडं लटकवायची सोय आहे. नौकेच्या पुढच्या बाजूला बांधायच्या शिडाला म्हणतात 'जिभली' शीड (Jib or fore sail), आणि मागच्या बाजूला असतं त्याला म्हणतात मुख्य शीड (Main sail). 15 मीटर ऊंचीच्या डोलकाठीला ही दोन्ही शिडं लटकवायची असतात. गरजेप्रमाणे मुख्य शीड गुंडाळून त्याची लांबी कमी करायची सोय असते. या दोन शिडांबरोबर आम्ही बरीच लहान मोठी शिडं बरोबर ठेवली होती. शिडाच्या नौकेवर कुठली वाहत वापरायची हे सर्वस्वी वाऱ्याच्या दाबजोरावर अवलंबून असतं. जबरी वादळी वारे असतील तेव्हा छोटी शिडं लावायची आणि मंद झुळूक वाऱ्यासाठी मोठी लावायची.

'तृष्णा'वर झोपण्याच्या सोयीसाठी एक फळीघर होतं. त्यात आठ खाटा (Bunks) होत्या. पण त्यातल्या दोन अगदी पुढच्या टोकाला अत्यंत अडचणीच्या जागी होत्या. म्हणून आम्ही त्या जागेचा उपयोग कोठीच्या खोलीसारखा केला. जादा शिडं, खाद्यपदार्थांचा साठा, नकाशे, दोर वगैरे गोष्टी आम्ही त्या कोपऱ्यात ठेवत असू. 'तृष्णा'वर नौकानयनासाठी लागणारी मूलभूत उपकरणं बसवलेली होती. उदाहरणार्थ सागराची खोली मोजण्याचं यंत्र (Depth sounder), वात मोजणी यंत्र, वेग मापक या गोष्टी तर होत्याच, शिवाय संदेशवहनासाठी अतिसूक्ष्म ध्वनि लहरी (V.H.F.), सूक्ष्म



एका पुरोहितानं तृष्णाच्या नाविकगणाला 'यशस्वी व्हा' असा आशीर्वाद दिल्यावर इंग्लंडमधील गॉसपोर्टहूनपूर्वी. डावीकडून उजवीकडे : कॅप्टन सी. भारती, मेजर ए. पी. सिंग, मेजर के. एस. राव (नाखुदा), कर्नल टी. पी. एस. चौधरी (संघ व्यवस्थापक), कॅप्टन एस. शेखर, मेजर ए. के. सिंग.

ध्वनिलहरीं (H.F.)चे रेडिओ संच होते. तसेच 12 व्होल्ट बॅटरीवर चालणारा, सॅटेलाइट नॅव्हिगेटर (Satellite Navigator) हे कृत्रिम उपग्रहाद्वारे माहिती मिळवणारं यंत्रही बसवलेलं होतं. नौकेचा खराब हवामानातही तोल सांभाळण्यासाठी खालच्या बाजूला असलेला 2 मीटर लांबीचा कणा म्हणजे बोटीचा (Keel). यालाच पठाण असंही म्हणतात.

जीव रक्षणासाठी, 6 जण मावू शकतील एवढा एक तराफा, डिंगी (Dinghy) ही एक रबरी होडी, जीवरक्षक जाकिटं (Life jackets), रंगीत धुराचे गोलक उडवणारी पिस्तुलं (Flair pistols), घोड्याच्या नालाच्या आकाराचे 2 तरंगे किंवा बोया (Buoys) आणि बुडणाऱ्या माणसाकडे फेकता येण्यासारखा एक गोल तरंगा

(Dunbuoy) एवढी सामग्री नौकेवर ठेवलेली होती. इंधनासाठी 65 लिटरची एक टाकी होती आणि 23 अश्वशक्तीचं इंजिनही होतं. त्याचा उपयोग नौका बंदरात शिरताना आणि बाहेर पडताना करायचा होता. कारण अशावेळी केवळ वाऱ्यावर अवलंबून राहून चालण्यासारखं नसतं. शिवाय आपत्कालीन परिस्थितीतही त्याचा वापर करायचा होता. तसेच बॅटऱ्या विद्युतभारित करण्यासाठीसुद्धा त्याचा उपयोग होत असे.

नौका खरेदी केली त्याच दिवशी, म्हणजे 28 ऑगस्टला नौकेची पूजा, भारतीय पद्धतीप्रमाणे नारळ आणि इंग्लिश पद्धतीप्रमाणे शॅम्पेनची बाटली फोडून केली. लगोलग ब्रायटन मरिना इथून शिडं उभारून नौका दक्षिण इंग्लंडमधल्या गॉसपोर्ट बंदरात नेली. सोबत आमचा नवा प्रशिक्षक रॉयल इंजिनियर्स मधला अधिकारी मेजर रॉन ग्रॅव्हेलस हा होता.

आमचं प्रशिक्षण लगेचच म्हणजे 29 ऑगस्टला सुरू झालं. आम्ही पूर्वी हाताळलेल्या शिडाच्या नौकेपेक्षा ही नौका अगदीच वेगळी आहे असं आमच्या लक्षांत आलं. या नौकेत वळवण्यासाठी चक्राची सोय होती आणि आम्हाला सवय होती दांड्यानं सुकाणू हलवण्याची. तसंच उपकरणांच्या साहाय्यानं नौका हाकारण्याचं आम्हाला ठारकच नव्हतं. नौकानयन आणि महासागरी जलप्रवासासाठी आवश्यक असणारं तंत्र शिकण्यासाठी दहा दिवसांचा एक अभ्यासक्रमही आम्ही पुरा केला. मला आठवतंय, एका समुद्रसंचार प्रसंगी मला वाऱ्याचा दाबजोर आणि दिशा नीट अंदाजता आली नाही, परिणामी आमच्या नौकेनं चक्क घुमजाव केलं आणि ती उलट्या दिशेला तोंड फिरवून चालू लागली.

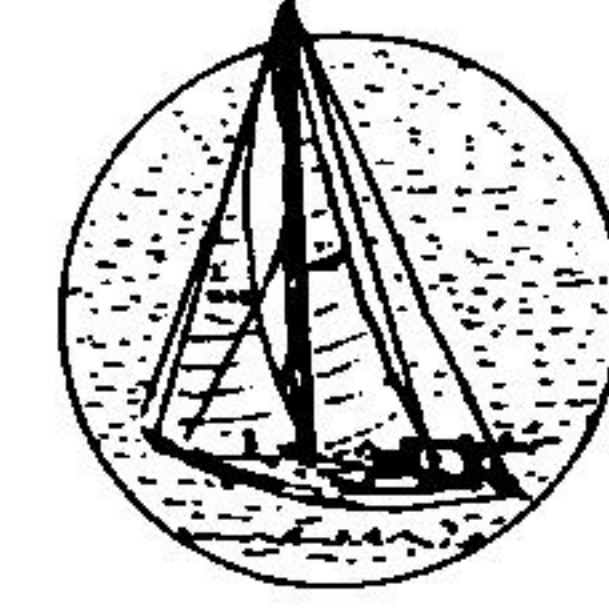
प्रशिक्षण अत्यंत कष्टाचं आणि प्रचंड वेळखाऊ होतं. कधीकधी तर सकाळी 8 ते रात्री 9 वाजेपर्यंत चांगला बारातेरा तास कार्यक्रम चालत असे. या प्रशिक्षणात आम्हाला अनेक वादळांना तोंड द्यावं लागलं. सोसाट्याचा वारा आणि महाकाय लाटा यांच्याशी सामना करावा लागला. इंग्लिश खाडी आणि अटलांटिक महासागरातलं पाणी अगदी बर्फगार असायचं. नमनाच्या म्हणून ज्या सूचना मेजर ग्रॅव्हेलस यांनी दिल्या त्यातली एक म्हणजे, कधीही नौकेवरून कलंडून पाण्यात पडू नका, कारण जिवंत बाहेर काढणं अशक्य होईल. त्याचं साधं कारण असं होतं की असल्या बर्फगार पाण्यात रक्त गोठायला फक्त तीन मिनिटं पुरतात. एका नावाजलेल्या ब्रिटीश दर्यावर्दीची कथा आम्ही

वाचली होती. एका प्रचंड लाटेबरोबर तो पाण्यात फेकला गेला, काही मिनिटातच त्याला बाहेरही काढलं पण तेवढ्या वेळात तो गारठून मरण पावला होता. खबरदारी म्हणून खराब हवामानात नौकेच्या डेकवर फिरताना प्रत्येकजण स्वतःला एका लोखंडी दोरानं बांधून घेत असे. जीवरक्षण अभ्यासासाठी आम्ही नालाकार तरंगा पाण्यात फेकून तीन ते चार मिनिटात तो वर खेचून घेण्याचा सराव अनेकवेळा केला. तो तरंगा पकडण्यासाठी, उसळत्या पाण्यात नौका वळवणं आणि त्या तरंग्याचा पाठलाग करणं ही अजिबात सोपी गोष्ट नव्हती.

प्रत्येक गोष्ट परिपूर्ण असण्यावर मेजर ग्रॅव्हेलसचा कटाक्ष असे. प्रत्येक कृतीवर आमचं प्रभुत्व प्रस्थापित होईपर्यंत आम्हाला तीच गोष्ट पुन्हा पुन्हा करावी लागे. नौका धक्क्याला लावणं ही अतिशय कठीण गोष्ट असते. आम्ही त्यात अनेकवेळा घोटाळा करत असू. एकदा तर ब्रिगेडियरच्या उपस्थितीतच आमचा घोटाळा झाला. त्याबरोबर मेजर ग्रॅव्हेलस जाम चिडला आणि त्यानं आम्हाला त्याचं समाधान होईपर्यंत नौका धक्क्याला लावण्याचा धडा वारंवार गिरवायला लावला.

आमच्या मूळ योजनेप्रमाणे आम्ही 15 सप्टेंबरला भारताकडे जायला निघणार होतो. पण नौका खरेदीलाच ऑगस्टची अखेर उजाडली होती. त्यामुळे 12 ऑक्टोबरपर्यंत प्रस्थान लांबणीवर पडलं. आता हे कालहरण म्हणजे अटलांटिक महासागरामध्ये खराब हवामानाला तोंड द्यावं लागणार हे ठरल्यासारखंच होतं. विशेषतः बिस्केच्या उपसागरात. कारण हा विभाग प्रचंड घोंगावणाऱ्या वाऱ्यांसाठी कुख्यात होता. अर्थात आमच्या पुढच्या पृथ्वीप्रदक्षिणेच्या मुख्य मोहिमेसाठी हा अनुभव उपयोगी पडणाराच होता.

इंग्लंडचा किनारा सोडण्यापूर्वी जगन्निंयंत्याचा आशीर्वाद मागण्यासाठी लंडनहून एका पुरोहिताला खास बोलावण्यात आलं होतं. प्रार्थना, पूजाअर्चा झाल्यावर नारळ फोडला. त्यातला अर्धा भाग सागराला अर्पण केला आणि उरलेला अर्धा प्रसाद म्हणून सेवन केला. इंग्लिश पद्धतीप्रमाणेही सोपस्कार झाले. ब्रिटिश लष्करी पाईप बॅण्डच्या सुरावटी चालू असताना शॅम्पेनची बाटली फोडण्यात आली आणि धक्क्यावर जमलेल्या हितचिंतकांनी केलेल्या जयजयकारात 12 ऑक्टोबर 1984 रोजी, दुपारी 3 वाजून 40 मिनिटांनी आम्ही इंग्लंडचा किनारा सोडला.



भारताकडे

1984 च्या 12, 13 ऑक्टोबर या दोन्ही दिवशी हवा अगदी स्वच्छ होती. यानंतर बिस्केचा नाठाळ उपसागर पार करायचा होता. तत्पूर्वी नौकेची तपासणी करणं आवश्यक होतं. पाण्याचा साठा भरून घ्यायचा होता. म्हणून आम्ही खाडीबेटातील आल्डरनीच्या बंदरात नांगर टाकला. उपसागराच्या पहिल्या अर्द्या भागाचा प्रवास छान सुरळीत झाला. पण 17, 18 ऑक्टोबरच्या रात्री 'तृष्णा'ला वादळानं तडाखा दिला. जवळचं सुद्धा दिसेना, एवढ्या सपाट्यानं पाऊस पडत होता. ताशी 90 कि. मी. वेगाचा सोसाट्याचा वारा आणि 9 ते 12 मीटर उंचीच्या लाटा इतक्या गोष्टींशी 'तृष्णा'ला मुकाबला करावा लागत होता. दिशा राखणं मुष्कील झालं होतं. छोट्या आकाराची वादळरोधी शिडं वर चढवली. नौकेचा वेग कमी व्हावा हा हेतू. नौका योग्य मार्गावर वळवत राहण्यासाठी नाखुदा दोन भिडूंसह डेकवरच राहत होता. आम्ही आत खोलीत होतो पण स्थिर राहणं अशक्य होत होतं. आजूबाजूच्या फडताळांवर आदळत होतो. सामान पडत होतं. डेकवरचं काही सामान तर सागरानं स्वाहा केलं. ते वादळ चांगलं 14 ते 16 तास टिकलं.

गॉसपोर्टहून मुंबईपर्यंतच्या प्रवासातलं हे सगळ्यात भीषण वादळ होतं. त्या वादळाचा एक फायदा मात्र झाला. उधाणलेला समुद्र आणि सुसाट वादळ यांना तोंड द्यायला नौका आणि आपण पूर्ण समर्थ आहोत याची सर्व नाविकगणाला खात्री वाटू लागली. पुढच्या तीन दिवसात ताशी 70 कि. मी. वेगाच्या दोन वादळांनी आमच्यावर हल्ला केला. प्रत्येकवेळी दोन ते तीन तास धुमाकूळ चालू होता. सतत तोंडावर येणाऱ्या वाऱ्याला तोंड देत आम्ही 20 ऑक्टोबरला संध्याकाळी स्पेनमधल्या ला कोरुना बंदरात

प्रवेश केला. 21 तारखेची सकाळ झकास चकाकत्या उन्हात उजाडली. आम्हाला आपले कपडे स्वच्छ धुवून वाळवता आले. शिडांनाही छान ऊन मिळालं. नौकेची थोडीफार डागडुजीही करता आली. पाणी आणि डिझेल भरून घेतलं. किराणा मालही भरला आणि दुपार उलटतांना बंदर सोडलं. सूर्य अस्ताला गेला आणि आम्हाला अचानक धुक्यानं घेरलं. दृष्टीझेप अगदी कमी झाली. एखादवेळेस तर 30 मीटरच्या पलिकडचंसुद्धा काही दिसत नव्हतं. दोन वेळा अपघात होताहोता वाचले. एकदा एक ट्रॉलर आणि दुसऱ्यांदा एक स्पीड बोट, दोन्ही जवळ येईपर्यंत आम्हाला दिसूच शकले नाहीत. अर्थात आम्हीही त्यांना दिसलो नसणार.

नंतर एक अजब घटना घडली. त्या घनदाट धुक्यात अचानक आम्हाला दोन बोटींनी घेरलं. त्यांनी हातातल्या ध्वनिवर्धकावरून ओरडून आमच्या नौकेवर येण्याची इच्छा व्यक्त केली. आम्हीही नुसतंच ओरडून आम्ही कोण आहोत याची ओळख दिली आणि तुम्ही कोण याची पृच्छा केली. ते कोण आहेत याची आम्हाला काही कल्पना येईना. कारण ते काहीच सांगेनात. तटरक्षक होते की समुद्री चाचे होते याचा काही अंदाज लागेना. आम्ही सावधगिरी म्हणून आजूबाजूला आणखी कुठल्या बोटी असतील तर त्यांना धोक्याची कल्पना द्यावी म्हणून पिस्तुलानं रंगीत धूम्रगोलक उडवले. त्याचवेळी लिस्बनच्या बंदर अधिकाऱ्यांना त्या आगंतुक बोटीबद्दल माहिती दिली. तेवढ्यात काय झालं कुणास ठाऊक, पण त्या बोटी जशा आल्या तशा अकस्मात आम्हाला बुचकळ्यात टाकून निघून गेल्या. कोण होते ते? चाचे?

आम्ही 26 ऑक्टोबरला लिस्बन गाठलं आणि दोनच दिवसात जिब्राल्टरकडे निघाले. निघून जेम्तेम दोन तास झाले असतील तोच पोर्तुगीज सागरी पोलिसांनी आम्हाला अडवलं. लिस्बनला माघारी परतण्यासाठी त्यांनी आग्रह धरला. त्यांना काही गोष्टींला खुल्लासा हवा होता. खरं तर सगळ्या औपचारिक बाबी पूर्ण करूनच आम्ही निघालो होतो. पण काही इलाज नव्हता. फुकट 6 तास मात्र वाया गेले. पुढचे दोन दिवस फारसा वारा नव्हता. 29 ऑक्टोबरला मात्र वेग वाढला आणि 35 ते 45 कि. मी. वेगाचे वारे वाहू लागले. समुद्र उसळ्या मारू लागला. साहजिकच नौका हाकणं जिकिरीचं होऊ लागलं. दुसऱ्या दिवशी वाऱ्याचा वेग वाढून 65 कि. मी. पर्यंत चढला. वादळानं रूद्रावतार धारण केला. सगळ्यांनाच पोटात डुचमळू लागलं. प्रवास अत्यंत

अस्वस्थपणे चालू होता. 1 नोव्हेंबरला मात्र समुद्र दमला आणि शांत झाला. संध्याकाळी आम्ही जिब्राल्टरमध्ये प्रवेश केला.

जिब्राल्टरमध्ये नौकेची थोडी दुरुस्ती करावी लागली. वादळामुळे रेडिओ आणि इतर उपकरणं बिघडली होती. त्यांची दुरुस्ती करताना रॉयल इंजिनियर्स आणि रॉयल नेव्हीच्या लोकांची खूप मदत झाली. 4 नोव्हेंबरला आम्ही नांगर उचलून पुढे निघालो आणि वाईट हवामानात शिरलो. समुद्र रागावल्यासारखा झाला. 65 कि. मी. चे वारे वाहू लागले. फरक एवढाच होता की यावेळी ते मागून आम्हाला ढकलत होते. त्यामुळे आमच्या नौकेला अक्षरशः पळावं लागत होतं. हा ढकल वेग आवाक्यात ठेवण्यासाठी मुख्य शिडाच्या 13 गुंडाळ्या केल्या तरीसुद्धा 11 कि. मी. वेगानं आमची नौका पळत होती. 9 मीटर उंचीच्या लाटा चक्क सूर्यप्रकाश अडवत होत्या आणि आमच्या डेकवर आदळत होत्या. आमच्या कॉकपिटच्या खोलीतही पाणी भरत होतं. तीन दिवस झाले तरी वादळ थांबायची चिन्हं दिसेनात म्हणून 7 नोव्हेंबरला आम्ही इबिझा नांवाच्या स्पॅनिश बेटावर आसरा घेतला.

3 दिवस मुक्काम लांबवला, 10 तारीख उजाडली, तरी वादळ शमण्याची चिन्हं दिसेनात. तेव्हा मुख्य शिड पूर्णपणे गुंडाळून ठेवलं आणि तसेच पुढं निघालो. पुढच्या तीन दिवसानंतर मात्र सगळं शांत झालं आणि सूर्यनारायणाचं हसरं दर्शन झालं. हवेबरोबर आमचं नशीबही सुधारलं. चक्क दोन अडीच किलो वजनाचे मासे गळाला लागले. आमच्या पोटांना त्यादिवशी, आमचे लाडके पदार्थ-माशांचं कालवण आणि तळलेल्या तुकड्या, सुखावून गेल्या. 15 तारखेला तर चक्क एक उडत मासा माळ्यावर (डेकवर) येऊन पडला. मग काय, सगळेच खुशीत आलो. पण ही खुशी फार काळ टिकली नाही. त्या चांगल्या हवेचं सुख फार काळ उपभोगता आलं नाही. थोड्याच वेळात वारे वाढले, समुद्र खवळला. उंचच उंच लाटा आम्हाला गिळायला डेकवर येऊन आमच्या कॉकपिटमध्ये घुसू लागल्या. 17 तारखेला माल्टाला पोहचेंपर्यंत ही वादळवाऱ्याची धसमुसळ चालू होती. माल्टाला दोन दिवस विश्रांती घेतली. पाणी आणि इतर गरजेच्या वस्तू भरून घेतल्या आणि पुढं निघालो. पण इबिझा आणि माल्टा इथं घेतलेलं पाणी चांगलं नव्हतं. त्यामुळे ग्रीसमधल्या क्रिटी इथं अनपेक्षित थांबा घ्यावा लागला.

20 तारखेला पहाटे पहाटेच मुख्य शिड गुंडाळून जिभली शिड खाली सोडायची

संधी न देताच वादळानं हल्ला केला. सुदैवानं तडाख्याचा जोर तासाभरात आवरला. पण आभाळात काळेकुट्ट ढग, पाऊस, उधळलेला समुद्र, भिरभिरणारे वारे अशी परिस्थिती पुढे दोन दिवस टिकली. नौकेचं हलेडुले प्रकरण लवकर न थांबल्यामुळे सगळ्यानाच मळमळण्याचा त्रास झाला. 23 तारखेला हवा सुधारली. आम्ही गळ टाकला आणि काय आश्चर्य, त्याला 3 किलो वजनाचा सुंदरसा, निळसर चंदेरी गुबगुबीत मासा लटकला. त्याला वर काढलं आणि बादलीत ठेवलं. निपचित पडला होता बिचारा. त्याच्या तोंडातला गळ आम्ही सोडवला मात्र, त्याला अचानक जाग आली. एक सण्णकन उसळी मारली आणि सूर मारून समुद्रात नाहीसा झाला. आम्ही आमच्या दुर्दैवाला दोष देत बघत बसलो. सर्व प्रकारच्या पाण्यात एकाच प्रकारचा गळ आणि आमिष वापरून चालत नाही हे लक्षात आलं. अनुभवानं कोणत्या पाण्यात कुठला गळ टाकायचा, त्याला कुठलं आमिष लावायचं हे कळायला लागलं. त्याच ओघात आम्हाला आणखी एक शोध लागला. मासे गळाच्या आमिषाला फक्त चांगल्या, स्वच्छ सूर्यप्रकाशाच्या हवामानातच कवळतात. वादळी हवेत ते गळाच्या जवळपासही फिरकत नाहीत.

24 तारखेच्या संध्याकाळी वादळाची चिन्हं दिसायला लागली. म्हणून रात्रीच्या मुक्कामाला इराक्लियॉन इथं नांगर टाकला. दुसरे दिवशी सकाळी क्रिटी बेटाच्याच दुसऱ्या एका बंदरात, आइयोज निक्लाओसमध्ये थांबून पाणी आणि किराणा माल भरून घेतला.

आइयोज निक्लाओस 27 तारखेला सोडलं. जरा घाईच करावी लागली. कारण क्षितिजावर काळ्या ढगांनी गर्दी करायला सुरुवात केली होती. ऱ्होडस् हे ग्रीक बेट ओलांडलं आणि हवा सुधारली. अर्थात फार काळ नाही. आता पावसाळी ढगांनी आम्हाला मागून पुढून सर्व बाजूंनी घेरलं. यावेळी वारा विरुद्ध दिशेनं होता. पोर्ट सैदला पोहोचेपर्यंत त्या वाऱ्याच्या विरुद्ध प्रवास करावा लागला. पंचमहाभुतापैकी वायू आणि जल या दोन भुतांशी मुकाबला करत असताना एक लक्षवेधी घटना घडली. 29 तारखेला एक जेट विमान पंख तिरके करत खूप खाली आलं आणि आम्हाला न्याहाळत दोन फेऱ्या मारत नाहीसं झालं. त्या एकूण प्रकाराची गंमतच वाटली.

1 डिसेंबरला पोर्ट सैदमध्ये प्रवेश करण्याआधी एक मोटरबोट झरकनू आली आणि आमच्या नौकेला लगटू लागली. भूमध्य समुद्रात चाचे लोकांचा वावर भरपूर आहे अशी

धोक्याची सूचना आम्हाला पूर्वीच मिळालेली होती. विशेषतः सुवेझ कालव्याच्या मुखाजवळ तो धोका जास्तच होता. खाली राहायच्या ऐवजी आम्ही सहाहीजण डेकवर जमा झालो. आम्ही खडसावून त्यांना त्यांची ओळख विचारली. तसंच आम्ही भारतीय आहोत हेही ओरडून सांगितलं. त्यांना काय वाटलं कुणास ठाऊक, निमूटपणे बोट वळवून आम्हाला कोड्यात टाकून निघून गेले. पुन्हा एकदा आमच्या मनात तीच शंका. चाचे असतील का?

‘तृष्णाला’ एका मार्गदर्शक (Pilot) बोटीनं मार्ग दाखवत पोर्ट सैदमधल्या यॉट क्लबच्या हद्दीत आम्हाला नेऊन सोडलं. ताबडतोब आप्रवास, सीमाशुल्क विभागांचे अधिकारी, साधे पोलीस, लष्करी पोलीस, नौदलाचे गोदी पोलीस इतक्या सगळ्यांनी आमच्याभोवती एकच गर्दी केली. सुवेझ कालवा पार करण्यासाठी लागणारं अनुज्ञापत्र मिळवण्यासाठी इतक्या प्रकारचे अर्ज भरावे लागणार होते की ते पाहूनच आम्ही थक्क झालो. सुरक्षा व्यवस्थाही अत्यंत कडक होती. प्रत्येक नौकेचा मुक्काम बंदरात असेपर्यंत एकेक सुरक्षारक्षक नौकेवर कायम तैनात असे. नौकेवरून बाहेर जाणारी आणि आत येणारी प्रत्येक वस्तू तीनतीनदा तपासली जाई.

त्या तपासणीचा आम्हाला भलताच ताप झाला. आमचा रेडिओ बिघडलेला असल्यामुळे आम्ही भारतातून नवीन यंत्र मागवलेलं होतं. तसंच माझी दाढी चोपून बसवण्यासाठी लागणारं हेअर फिक्सरही मागवलं होतं. त्यासोबतच शिजवलेली डाळ, मटण करी, भाज्या याचे हवाबंद डबेही मागवले होते. तिथल्या सीमाशुल्क अधिकाऱ्यांनी ठरवून टाकलं की तो रेडिओ आम्ही हेरगिरी करण्यासाठी आणवला आहे. तसंच माझं हेअर फिक्सर म्हणजे काहीतरी खास शॉम्पू आहे. त्यावर 300 टक्के सीमाशुल्क भरावं लागेल. रेडिओच्याबाबतीत आम्ही त्यांना कसंबसं पटवू शकलो. पण हेअर फिक्सरच्याबाबतीत तो अधिकारी अडेलतट्टूसारखा हटूनच बसला. 300 टक्क्यात एक पैसाही कमी होणार नाही म्हणाला. शेवटी मी वैतागून त्याला म्हणालो, “मला ती बाटली नकोच, तूच तुझे केस चिकटवायला ठेवून घे.” तरीही त्यानं ऐकलं नाहीच.

भारतातून आलेला कॅप्टन एम. एस. पिल्ले पोर्ट सैदला ‘तृष्णा’वर दाखल झाला आणि मी सरकारकडून परकीय चलन मिळवण्यासाठी आणि पुढच्या पृथ्वीप्रदक्षिणेच्या मुख्य मोहिमेची तयारी पूर्ण करण्यासाठी भारतात परतलो.

7 डिसेंबरला 'तृष्णा'नं सुवेझ कालवा ओलांडायला सुरूवात केली आणि दुसरे दिवशी पोर्ट सुवेझला पोहोचली. एक दिवस तिथं मुक्काम करून 10 डिसेंबरला पोर्ट सुदानकडे कूच केलं.

तांबड्या समुद्रातला प्रवास फारच झपाट्यानं झाला. दिवसाला 260 किलोमीटर पल्ला कापत 'तृष्णा' 15 तारखेला पोर्ट सुदानला पोहोचली.

तीन दिवसाच्या मुक्कामानंतर आमची मंडळी शिडं उभारून निघाली. पण पुढचे बारा दिवस खराब हवामानानं बऱ्यापैकी त्रास दिला. जोरदार वाऱ्यांनी पिच्छाच पुरवला होता. इतका की सरळ रेषेतलं 1300 किलोमीटरचं अंतर वेड्यावाकड्या, नागमोडी प्रवासामुळे प्रत्यक्षात 2145 किलोमीटर एवढं कापलं गलं. या प्रवासात वाटेत अनेक ठिकाणी धोकादायक खडकाळ बेटं होती. त्यामुळे नौका अतिशय दक्षतापूर्वक हाकावी लागत होती. विशेषतः अवसेच्या जवळपासच्या रात्री नौका हाकणं फारच जिकिरीचं झालं होतं. शेवटी 1984 च्या 30 डिसेंबरला 'तृष्णा' एडनला पोहोचली.

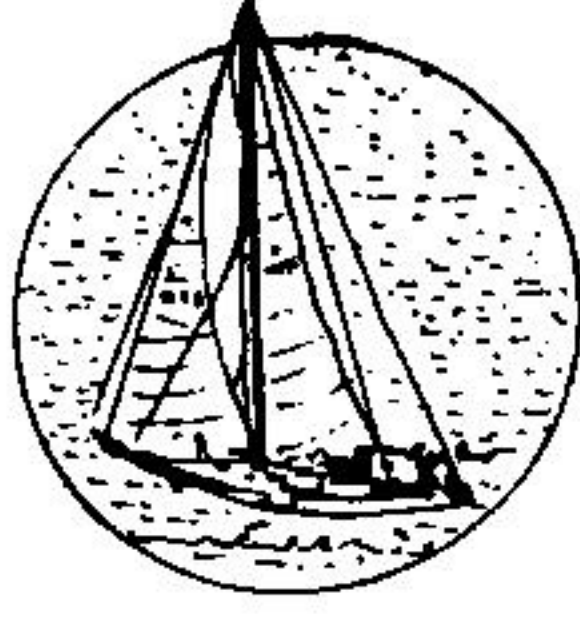
दोन दिवस थोडी विश्रांती आणि नववर्षाचा उत्सव साजरा करून 1985 च्या 2 जानेवारीला 'तृष्णा' पुढं निघाली. वारा समोरून होता, पण हलकासा होता. ओमानमध्ये सलाला इथं 10 जानेवारीला मुक्काम केला. पाणीबिणी भरून घेतले आणि आठ दिवस प्रवास करून नौका ओमानच्या राजधानीमध्ये, मस्कतला पोहोचली. तिथं थोडी विश्रांती घेऊन 23 जानेवारीला 'तृष्णा' मुंबईकडे निघाली. आता प्रवास अरबी समुद्रातून होता. हिवाळ्यामध्ये या समुद्रात हवा चांगली असते. अनेक डॉल्फिन माशांनी नौकेच्या आजूबाजूला बागडून सर्वांची खूप करमणूक केली. काही देवमासेसुद्धा नौकेच्या अगदी जवळून गेले. धडकेच्या भीतीनं अंगावर काटाच उभा राहत असे. रात्रीच्यावेळी तर नौकेवरच्या दिव्यांनी आकर्षित होऊन शेकडो उडत मासे येत. त्यातले काही तर उडत येऊन चक्क नौकेवरच पडत. पतंगानं दिव्यावर झडप घालावी तसं काहीसं वाटत होतं. त्यातला एखादा तर टेहळणीवरच्या नाखव्याच्या अंगावरच येऊन धडकत असे. त्यांची संख्या इतकी अफाट होती की त्यातले तिन्ही त्रिकाळ खायला थोडेसे ठेवून बाकीचे पाण्यात फेकून देत होतो.

1985 च्या 1 फेब्रुवारीला 'तृष्णा' मुंबईत पोहोचली. आम्ही ठरवलेल्या वेळापत्रकापेक्षा 1 महिना कमी लागला होता. गेट वे ऑफ इंडियाच्या धक्क्यावर 'तृष्णा'चं प्रचंड

उत्साहात स्वागत झालं. 14,000 किलोमीटरपेक्षा जास्त अंतर 'तृष्णा'नं कापलं होतं. कुठल्याही भारतीयानं शिडाच्या नौकेतून एवढं अंतर पार केलेलं नव्हतं. तसंच इंग्लंड ते भारत असा नौकेतून प्रवास केलेले पहिले भारतीय आम्हीच ठरलो होतो.



20 एप्रिल 1986 रोजी पॅसिफिक महासागरात नाखुदा राव सेक्स्टंट उपकरणाच्या साहाय्यानं दिशा निश्चित करताना, शेजारी कॅप्टन शेखर समुद्रस्नान करताना.



तृष्णावरचा नाविकगण

कितीही वादळं आली, तुफानानं नौकेला कितीही झोडपलं तरी आम्ही आणि 'तृष्णा' सगळ्याला पुरून उरू याचा पूर्ण विश्वास आम्हा सगळ्यांमध्ये निर्माण झाला होता. पृथ्वीप्रदक्षिणेला निघायच्या आधी नौकेमध्ये काही बदल करणं आवश्यक होतं. काही किरकोळ दुरुस्त्या करायच्या होत्या. तसंच कुठल्याही आपत्तीला तोंड देऊ शकता यावं या दृष्टिनं सर्व नाविकांची तयारी चालू होती.

नौदलाच्या गोदीत 'तृष्णा'ला बाहेर काढून लाकडी घोड्यावर चढवलं. आम्ही सगळेच नौकेच्या सरबराईत गुंतलो. सर्वांना नौकेच्या सर्व प्रकारच्या यंत्रणांची माहिती होणं आवश्यक होतं. तसंच प्रत्येकानं किमान एका यंत्रणेच्या हाताळणीत तरबेज होणं आवश्यक होतं. त्याचबरोबर कुणी आजारी पडलं किंवा इतर कुठलीही आणीबाणी निर्माण झाली तर त्याची यंत्रणा हाताळता येईल इतकी माहिती इतर गोष्टींबद्दल असणं गरजेचं होतं. नौकेवरचा रंग खरवडून काढला, इंजीन आणि हातरहाट (Winches) यांची अंतर्बाह्य पूर्ण साफसफाई झाली. सर्व उपकरणं साफसूफ करून झाली. सर्व शिडांची तपासणी, दुरुस्ती आणि धुलाई करून झाली. जीवरक्षक रबरी होडीची (Raft) तपासणी करून त्यात जीवनावश्यक वस्तू भरून ठेवल्या. डेकवरचं रबरी आवरण नवीन घातलं. पाण्याच्या आधीच्या लहान टाक्या काढून टाकून 585 लिटरच्या मोठ्या टाक्या बसवून घेतल्या. इतर सटरफटर बारीक कामंही पुरी झाली.

आमच्या संघाची निवडही पक्की झाली. निवडसमितीनं 10 अधिकाऱ्यांचा संघ असावा असं ठरवलं. इंग्लंडहून नौका आणताना जे भिडू होते त्यांच्यापैकी ज्यांना मुख्य

मोहिमेत सामील व्हायची इच्छा होती त्यांना आधी विचारलं. कारण ज्यांना मनापासून सहभागी व्हायचं होतं त्यांचीच निवड होणार होती.

300 पेक्षा जास्त अर्ज आले होते. त्यातून 10 अधिकाऱ्यांची निवड झाली. त्यापैकी मेजर के. एस. राव, मेजर ए. पी. सिंह, मेजर ए. के. सिंह, कॅप्टन एस. शेखर, कॅप्टन सी. भारती आणि मी अशा सहाजणांनी 'तृष्णा' इंग्लंडहून भारतात आणली होती. आम्ही सगळेच तयारीचे नाखवा होतो, सगळ्यांनीच राष्ट्रीय नौकानयन स्पर्धामध्ये भाग घेतलेला होता. काहींनी तर आंतरराष्ट्रीय स्तरावर स्पर्धा खेळलेल्या होत्या. शिवाय आम्ही सगळेच कोअर ऑफ इंजिनियर्समध्ये सॅपर अधिकारी होतो.

38 वर्षांचा मेजर के. एस. राव इंग्लंड ते मुंबई प्रवासात 'तृष्णा'चा नेता होता. याहीवेळी नेतृत्वाची माळ त्याच्याच गळ्यात पडली. त्याचा नौकानयनात आणि होमिओपॅथी औषधोपचारात हातखंडा होता.



मुंबईला नौदलाच्या धक्क्यावर 'तृष्णा' पाण्यावाहेर काढलेली असताना.

मेजर ए. पी. सिंह 33 वर्षाचा होता आणि नौकानयनाबरोबर छायाचित्रणात निष्णात होता.

मेजर ए. के. सिंह, वय वर्षे 31, हे एक अजब रसायन होतं. 1983 साली हॅंग ग्लायडींग करत असताना त्याचा एक पाय गुडघ्याच्या वरपर्यंत तुटला. पण पठ्ठा हिंमंत हरला नाही. कृत्रिम पाय बसवून घेतला आणि आपले सर्व उद्योग पुन्हा सुरू केले. इतर अनेक अपंग सैनिकांना आदर्श ठरावा म्हणून मोठ्या उत्साहानं 'तृष्णा' मोहिमेत सामील झाला होता. नौकेवरच्या सर्व विद्युत आणि यांत्रिक प्रकियांची जबाबदारी त्याच्यावर होती. छायाचित्रणातही तो पारंगत होता.

मेजर ए. भट्टाचार्य 34 वर्षाचा होता आणि सुरुवातीला पुण्यातून प्रशासकीय कार्यभाग सांभाळत होता. नंतर नौकेवर आल्यावर सर्व यांत्रिक प्रकियांची जबाबदारी त्याच्याकडे आली. शिवाय संदेशवहन विभागही तो सांभाळणार होता.

मेजर एस. एन. माथूर, वय 35, वैद्यकीय उपचार आणि हौशी रेडिओ (Ham) संदेश हाताळण्यात तो वाकबगार होता.

कॅप्टन आर. बासी 27 वर्षाचा होता. तो हवामानशास्त्रात आणि नौकेवरच्या दोरबांधणी कामात (Rigging), तरबेज होता. शिवाय नौकेवरची रोजनिशी आणि बंदरावर कराव्या लागणाऱ्या अधिकृत कागदी व्यवहाराची कामगिरी त्याच्यावर होती.

कॅप्टन एस. शेखर, वय फक्त 23 वर्ष. याच्याकडे वैद्यकीय उपचार, खानपान आणि नौकानयन हे विभाग सोपवलेले होते.

कॅप्टन सी. भारती, वय 24, हा रेडिओ, हवामान आणि दोरबांधकाम ह्या विभागात लक्ष घालणार होता.

लेफ्टनंट नवीन आहुजा हा सगळ्यात बच्चा, फक्त 21 वर्षाचा. याच्यावर नौकेची कागदपत्रं, दोरबांधकाम आणि खानपान सेवा यांत लक्ष घालायची जबाबदारी होती.

राहता राहिलो मी, कर्नल टी. पी. एस. चौधरी, वयानं सगळ्यात मोठा, 41 वर्षाचा. व्यवस्थापक म्हणून माझी निवड झाली होती. नौकेचा अधिकृत कागदपत्रांचा व्यवहार मी पाहायचा होता. पाकक्रिया आणि छायाचित्रणातही मला गती होती. औषधोपचारांचंही मला बऱ्यापैकी ज्ञान होतं.

'तृष्णा'चं नौकानयन खऱ्या अर्थानं सहाजणांच्या हाती असणार होतं. 10 जणांपैकी

मेजर राव, मेजर ए. के. सिंह, कॅप्टन शेखर आणि कॅप्टन भारती हे चौघेजण सर्वच्या सर्व प्रवासभर तृष्णावर असणार होते आणि इतर साथी पोर्ट ऑफ स्पेन, पनामा, ऑकलंड आणि सिडनी इथं एकमेकांना खो देणार होते. या योजनेमागे सगळ्यांना नौकानयनात भाग घेता यावा हा हेतू होता. या व्यतिरिक्त एक अधिकारी मुंबईत राहून 'तृष्णा'शी रेडिओ संपर्क ठेवणार होता. एकजण पुण्याला राहून सर्वसाधारण प्रशासकीय कारभार पाहणार होता. तसंच आम्हाला लागणारं जास्तीचं सामान, सुटे भाग, अन्नसाठा इत्यादी गोष्टी योग्यवेळी योग्य ठिकाणी पाठवण्याची व्यवस्था त्यानं करायची होती. तिसरा अधिकारी दिल्लीला लष्करी मुख्यालयात राहून संरक्षण आणि परराष्ट्र खात्यांशी संपर्कात राहणार होता. संबंधित मंत्रालयातून मोहिमेसाठी लागणारा निधी, अगदी परकीय चलनासकट सर्व प्रकारचा निधी गोळा करण्याचं काम त्याच्याकडेच होतं. विविध देशांच्या दूतावासांशी संपर्क ठेवण्याचं कामही त्याच्याकडे होतं. चौथा



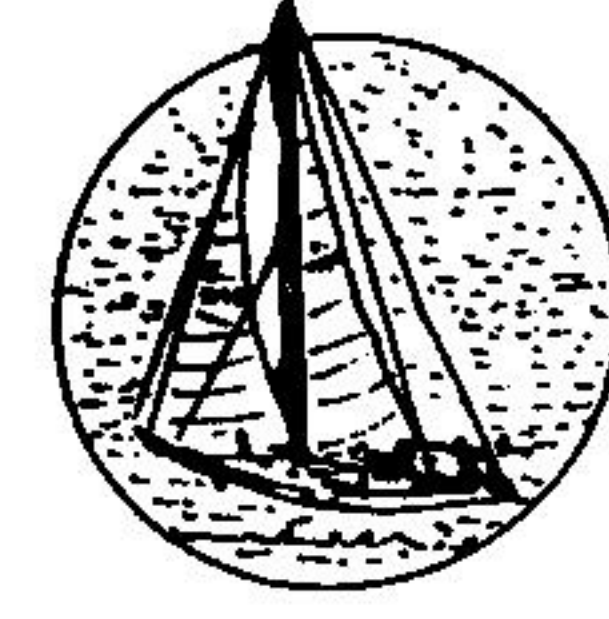
तृष्णाचे दहा नाविकगण.

अधिकारी जनसंपर्क विभाग सांभाळणार होता. नौकेवरच्या नाखव्यांची ख्यालीखुशाली, त्यांची एकूण प्रगती त्यांच्या मित्रांना, नातेवाईकांना वेळोवेळी कळवणं त्याचं काम होतं. तसंच रेडिओ, दूरदर्शन, वृत्तपत्र इत्यादी प्रसिद्धी माध्यमांना तृष्णाच्या प्रगतीची माहिती त्यानं पुरवायची होती.

काही सुटे भाग, काही उपकरणं आणि खाऱ्या पाण्यात किंवा वादळपावसात खराब न होणारा नौकेला लावायचा रंग आणायला मला इंग्लंडला जावं लागलं. तेवढ्या वेळात इतरांनी नौकानयन, हवामानशास्त्र, संदेशवहन आणि सागरावर जीव सहीसलामत ठेवण्यासाठी लागणारं प्रशिक्षण घेतलं. याशिवाय सर्वांनी विशेष औषधोपचाराची माहिती करून घेतली आणि पाककलेच्या वर्गातही जाऊन आले.

प्रवासात लागणाऱ्या सर्व वस्तूंच्या याद्या तयार झाल्या. त्यानुसार उपकरणं, सुटे भाग, अन्नाचे हवाबंद डबे इत्यादी खरेद्या झाल्या. खाद्यपदार्थांचे डबे गंजू नयेत म्हणून त्यांना चक्क रंग लावला. खूणचिठ्या निघून गेल्या तर आत काय आहे ते कळावं म्हणून जलरंगानं खुणा केल्या. मग अन्नपदार्थांचे हवाबंद डबे, औषधं, सुटे भाग वगैरे सामान नौकेच्या फळीघरात पुढच्या टोकाला असलेल्या कोठीच्या मर्यादित जागेत नीट रचून ठेवलं.

'तृष्णा'चं संधारण, दुरुस्ती झाली होती, पोटापाण्याची सोयही मनासारखी झाल्यामुळे नौका मोहिमेसाठी जय्यत तयार झाली होती. प्रस्थान ठेवायचं बाकी होतं. शेवटी तो दिवस उजाडला. 28 सप्टेंबर 1985. मित्रांना, आप्तेष्ट, हितचिंतकांना बाय बाय केलं आणि पृथ्वीप्रदक्षिणेला सुरुवात झाली.



नौकानयन मुंबई ते पनामा

प्रत्यक्ष निघण्यापूर्वी आम्ही कामामध्ये खूपच व्यग्र होतो. त्याचवेळी सगळेजण एका वेगळ्याच मानसिक अवस्थेलाही तोंड देत होतो. अशा प्रकारच्या मोहिमेतील धोक्यांची आम्हाला पूर्ण कल्पना होती. आम्ही कदाचित कधीच परत येणार नाही ही शक्यता आम्ही नजरेआड केली नव्हती. कुटुंबियांनाही याची कल्पना होती. मोहिमेसाठी निवड झाल्यापासून गेले काही महिने आम्ही त्यांची मानसिक तयारी करत होतो. काहीजण तर गेली काही वर्षे हे करत होते. कारण आमच्या नोकरीचं स्वरूपच तसं होतं. समाधानाची गोष्ट अशी, की एकूण सर्व कल्पना असूनसुद्धा आमच्या कुटुंबियांनी आम्हाला या साहसी मोहिमेवर जाण्याची परवानगी दिली.

आम्हाला सुरुवातीपासूनच खराब हवामानानं सतावलं. 29 सप्टेंबर ते 14 ऑक्टोबर इतक्या दिवसात अनेकवेळा वाऱ्याचा वेग 100 किलोमीटरपर्यंत वाढत होता. लाटांच्या भिंती 6 मीटर पासून 9 मीटरपर्यंत उंचावत होत्या. त्या धमाक्यानं आमच्या सूक्ष्म आणि अतिसूक्ष्म लहरीच्या दोन्ही रेडिओ यंत्रणांची संवेदनाग्रं (Ariels) मोडली. तसंच विद्युत उपकरणांमध्ये बिघाड झाला. प्रथमग्रासे मक्षिकापात होण्याची वेळ आली. प्रवासाच्या सुरुवातीलाच थांबून काम करायची इच्छा नव्हती. प्रवास चालू ठेवूनच दुरुस्ती करायचं ठरवलं. कॅप्टन शेखर मोठ्या हिमतीनं त्या वादळ वाऱ्यात 15 मीटर उंचीच्या डोलकाठीवर चढला आणि त्याने संवेदनाग्रांबरोबर विद्युत उपकरणंही दुरुस्त केली. या कामगिरीत धोका इतका होता की तो डोलकाठीवरून सहजच फेकला गेला असता आणि त्या विक्राळ सागराच्या उदरात नाहीसा झाला असता.

त्या वादळात सापडून भरकटलेला एक अनाहूत पाहुणा आमच्या नौकेवर आला.



अतिसूक्ष्म लहरी रेडिओचं संवेदनाग्र (Antenna) वादळामुळे मुळासकट उखडून निघालं. ते डोलकाठीवर चढून दुरुस्त करताना कॅप्टन शेखर. हे छायाचित्र समुद्र उधाणलेला असताना काढलेलं आहे.

चिमणीसारखा एक छोटा पक्षी डोलकाठीचा आधार घेऊन विसावला. त्यानं खाली यावं आणि आमचा पाहुणचार स्वीकारावा म्हणून आम्ही त्याला लालूच दाखवू लागलो. बऱ्याच वेळानं तो हळूच खाली आला पण फार काही खाऊ शकत नव्हता. आम्ही त्याला दूध, पाव, लाह्या, भात वगैरे भरवू पाहत होतो. पण त्याला खायची वासनाच नव्हती. आजारी दिसत होता. नुसता कोपऱ्यात निपचित पडून असायचा. थोड्याच दिवसात हे जग सोडून गेला बिचारा.

नौकेवरचा दिनक्रम अतिशय कामरगाड्याचा असायचा. कसलीही फुरसत म्हणून मिळायची नाही. नौकेला स्वयंनियंत्रणाची काही सोय नव्हती. त्यामुळे नौका योग्य मार्गावर ठेवण्यासाठी कुणी ना कुणी तरी कायम 24 तास सुकाणूचक्रावर बसणं आवश्यक होतं. त्यासाठी आम्ही टेहळणी पद्धत बसवली होती. नौकेच्या दोन्ही, म्हणजे धोस किंवा डावी बाजू (Port) आणि दमाण किंवा उजव्या बाजूवर (Starboard) दोघांनी चारचार तास नजर ठेवायची. त्या दोघापैकी एकजण नेता आणि दुसरा त्याचा



वादळात नौकेवर आलेल्या पक्ष्याला भरवतांना मेजर ए. के. सिंग.

सहकारी. ते आलटून पालटून एकेक तास सुकाणू चक्राधारी होत. जो चक्रावर नसेल त्यानं टेहळणी करत राहायचं. कुठं जहाज दिसतंय का, कुठं भूभाग, बेट, देवमासा दिसतोय का ते न्याहाळायचं. ज्यांची पाळी नसेल ते कपडे बदलायला, खाणंपिणं करायला, वाचन करायला, रेडिओ ऐकायला आणि वेळ पडलीच तर दुरुस्ती करायला मोकळे असत. त्याच वेळात इंजिनाचंही कुठं खाटखूट होत नाहीना, विजेची उपकरणं ठीक आहेत ना, या गोष्टी पाहाव्या लागत. तसंच त्यादिवशी तयार होणाऱ्या स्वयंपाकाचा शिधा काढून देण्याचं कामही असे.

पाचव्या साथीला 'आई' व्हावं लागत असे. म्हणजे पारंपरिक आई कसं रांधते, वाढते, नंतरचं खरकटं साफ करते, ओटा धुते, मोरी साफ करते आणि एकूणच घर स्वच्छ ठेवते. ती सगळी कामं त्या 'आई'नं करायची असत. उरलेल्या पाचही 'बाळांना' खाऊपिऊ घालून 'आई'नं नौका स्वच्छ ठेवायची असे. आई होणाऱ्याला एक बक्षीस मिळत असे. एक पूर्ण रात्र विश्रांती. अर्थात जेव्हा समुद्र शांत असेल तेव्हाच या बक्षिशीचा आनंद उपभोगता येत असे. आळीपाळीनं प्रत्येकावर ही जबाबदारी येत असे. साहजिकच या रात्रीच्या विश्रांतीची संधी 6 दिवसातून एकदा मिळत असे.

सहावा साथी म्हणजे नौकेचा नाखुदा. त्याला तर सतत 24 तास जागरूक राहावं लागत असे. त्याच्यावर केवळ नौकानयनाची जबाबदारी होती असं नव्हे तर शिड बदलण्याचे निर्णय त्याचे असत. कोणत्या परिस्थितीत कुठलं शीड डोलकाठीवर वर चढवायचं ते नाखुदानं ठरवायचं. तो शीड चढवायला मदतही करायचा. ते काम तिघांचं असायचं. एकानं सुकाणू धरायचं आणि दोघांनी शीड चढवायचं.

असा अत्यंत कष्टाचा दिनक्रम असायचा. पत्ते, बुद्धिबळ असली करमणूक तर सोडाच, पण कंटाळायलासुद्धा वेळ नसायचा.

अगदीच नाही म्हणायला, दिवसातून एकदा नौकेवर 'खुशीचा' तास असायचा. दुपारी चार वाजता सगळे साथी डेकवर जमायचो आणि तासभर एकत्र काढायचो. तिथे आम्हाला प्रत्येकाच्या आवडीप्रमाणे चहा, कॉफी, थंडपेय आणि थोडा फराळही आवडीनुसार मिळायचा. आम्हाला कधी कधी 'आई'ला त्रास घायची हुक्की यायची. मग कुणी बटाट्याच्या काचच्या सांगायचा, तर कुणी टोस्टवर अंडं फ्राय करून मागायचा. अगदी काही नाही तर भज्यांची फर्माईश व्हायची. रात्री नौका जर एखाद्या



आमचा स्वयंपाकाचा ओटा. कॅप्टन भारती नाविकगणासाठी खरपुसलेली कोबी करत आहे.

बेटाजवळून किंवा खडकाळ भागातून जाण्याची शक्यता असेल तर नाखुदा सगळ्यांना सावधानतेची सूचना करायचा. कधी कधी उत्सव साजरा व्हायचा, म्हणजे कुणाचा जन्मदिवस, कुणाच्या लग्नाचा वाढदिवस किंवा कुणाच्या घरून बाळ जन्माला आल्याची बातमी अशा प्रसंगी 'खुशी'च्या तासाची वेळ बदलून संध्याकाळी सात व्हायची आणि समारंभ मद्यपानानं साजरा व्हायचा. इतरवेळी मात्र मद्यपानाला पूर्णपणे मनाई होती.

मोहीम सुरू झाल्यानंतरचा पहिला मुक्काम झाला मालदीव बेटाच्या राजधानीत माले इथं. 7 ऑक्टोबरला, म्हणजे निघाल्यापासून 10 दिवसांनी तिथे पोहोचलो होतो. पाणी, ताज्या भाज्या, फळं वगैरे माल नौकेवर भरायचा होता. मालेला बोट लावण्याचा धक्का म्हणजे जेटी नव्हती. त्यामुळे नौका पाण्यातच उभी करून रबरी होडीनं वल्हवत काठाला जावं लागे. सगळं सामान त्या होडीनं आणणं भलतंच जिकिरीचं झालं होतं.

आश्चर्य म्हणजे मालेमध्ये प्यायच्या पाण्याचं दुर्भिक्ष होतं. त्यामुळे पाणी जेरीकॅनमधून विकत घ्यावं लागलं.

आम्हाला एकूणच पाण्याचं मितवाटप करावं लागलं. साठ दिवसांसाठी दरडोई दरदिवशी फक्त 2 लीटर पाण्याचं वाटप ठरवलं होतं. एवढ्या पाण्यात आम्हाला अंगसफाई, चहाकॉफी, जलप्राशन आणि पाकसिद्धी एवढ्या गोष्टी बसवायच्या होत्या. आमचा सलग प्रवास किती होऊ शकणार यावर हे कोष्टक बसवलं होतं. तो प्रवास जास्तीत जास्त 45 ते 60 दिवस एवढा गृहीत धरला होता. त्यामुळे प्रत्येकी 2 लीटर पाणी जरी अपुरं वाटलं तरी अत्यंत कठोरपणे त्या मितवाटपाचं पालन करावं लागत होतं.

आम्ही 9 ऑक्टोबरला मालेहून निघालो. थोड्याच अंतरावर आम्ही प्रथमच विषुववृत्त ओलांडलं आणि दक्षिण गोलार्धात प्रवेश केला. मॉरिशसची दिशा धरली. कुठेही न थांबता सलग 3700 कि. मी.चं अंतर पार करायचं होतं. जोरदार पण सोईस्कर वारे आणि सागरी प्रवाह यांची आम्हाला चांगली साथ मिळाली. त्यामुळे झकास वेग मिळाला होता. फक्त 17 दिवसात आम्ही ते अंतर कापलं. म्हणजे दिवसाला सरासरी 231 कि. मी.चा वेग पडला. आमच्या शिडाच्या नौकेचा छोटा आकार लक्षात घेता ही कामगिरी चांगलीच होती. मॉरिशसच्या पोर्ट लुईमध्ये तिथल्या लोकांनी आमचं चांगलं अगत्यशील स्वागत केलं. खूप मैत्रीपूर्ण वागले सगळे. आम्हाला तिथल्या संस्कृतीचं खूप जवळून दर्शन झालं. काही नृत्याचे कार्यक्रमही बघायला मिळाले. त्या मुक्कामात नौकेची तपासणी आणि किरकोळ दुरुस्तीही उरकून घेतली. यानंतर आमच्या नजरेसमोर प्रदक्षिणेतला सगळ्यात लांबचा पल्ला होता आणि 'तृष्णा' त्यासाठी अगदी जय्यत तयार होती.

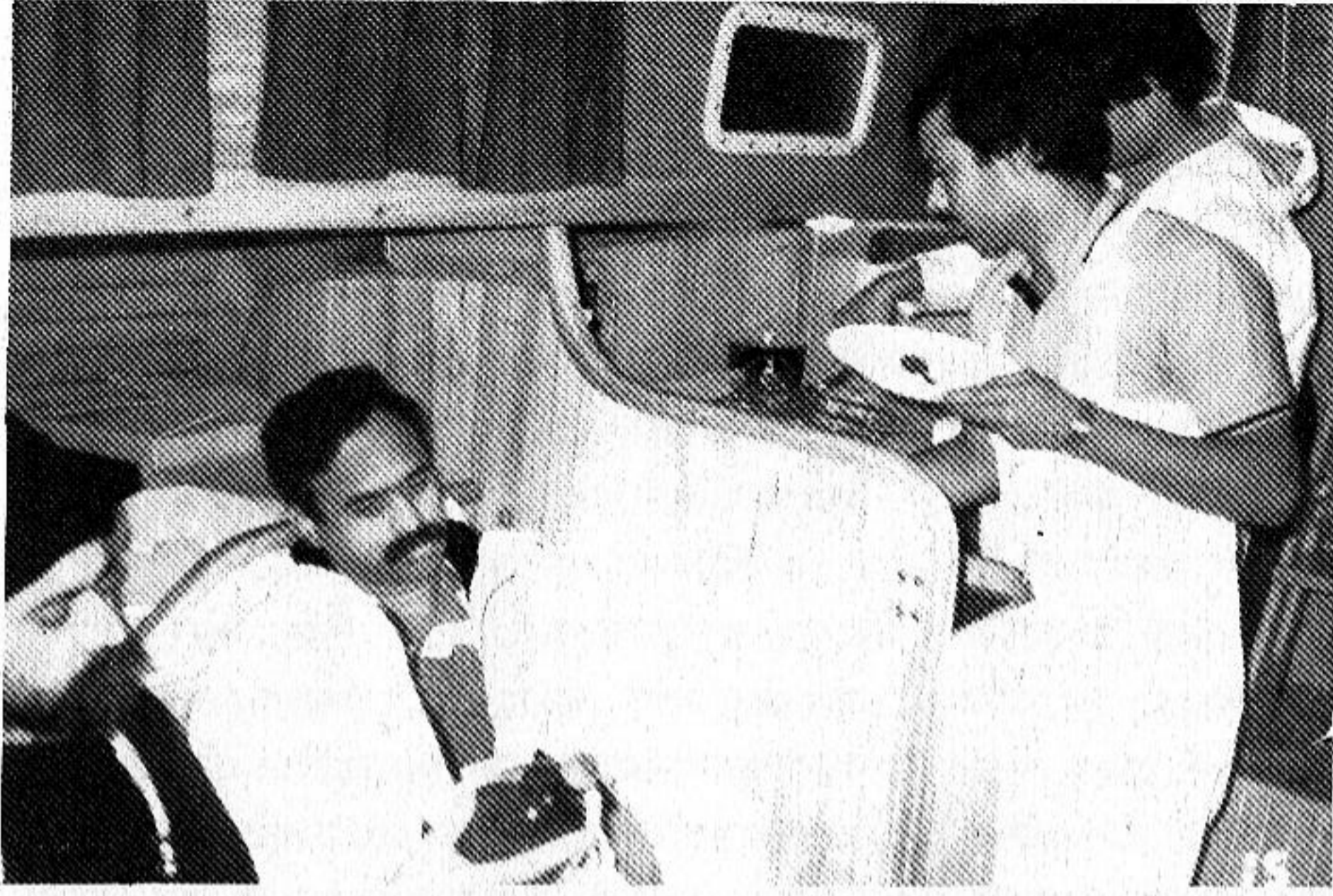
30 ऑक्टोबरला पोर्ट लुई सोडण्यासाठी आम्ही 'तृष्णा'ची शिड उभारली आणि निघालो. 100 कि. मी. वेगाच्या वादळानं मादागास्करजवळ आम्हाला गाठलं. 12/12 मीटर उंचीच्या महाकाय लाटा नौकेवर आदळू लागल्या. नौकेवर पाणीच पाणी होऊ लागलं. पाळीवर असलेल्या नाविकांना तोल सांभाळणं अशक्य झालं होतं. ते नौकेवरून बाहेर फेकले जात पण कंबरेला बांधलेल्या दोरीच्या सहाय्यानं धडपडत वरही येत. सगळ्यांचीच कसोटी होती. बॅटरीवर चालणारे 2 पंप आणि इतर 2 हातपंप यांच्या साहाय्यानं आम्ही नौकेतलं पाणी बाहेर फेकत होतो.

आमच्या अनुभवात दिवसागणिक भरच पडत होती. नौका योग्य मार्गावर ठेवणं जमू लागलं होतं. लाटांचं तांडवनृत्य चालू असताना मेजर ए. के. सिंग त्या तांडवाचं छायाचित्र घेण्याचा प्रयत्न करत होता. तेवढ्यात एक लाट फुसांडत आली आणि ए. के. ला कॅमेऱ्यासह गुंडाळून घेऊन गेली. आम्हाला वाटलं तो काही आता भेटत नाही. पण कंबरेच्या दोरीनं बचावला होता. आश्चर्याची गोष्ट म्हणजे कॅमेरा खराब झाला होता तरी आतली फिल्म शाबूत बाहेर काढता आली आणि त्या राक्षसी सागर तांडवाचं अप्रतिम छायाचित्र आम्हाला नंतर मिळालं.

18, 19 नोव्हेंबरची रात्र म्हणजे काळरात्रच भासली. आम्ही आफ्रिका खंडाच्या दक्षिणेला असलेल्या केप ऑफ गुडहोपला वळसा घालत होतो. पुन्हा एकदा 120 कि. मी.च्या तुफानानं आमच्यावर हल्ला चढवला. 12 ते 15 मीटर उंचीच्या अक्राळविक्राळ लाटा आमचा घास घेऊ बघत आहेत असं आम्हाला प्रत्येक क्षणाला वाटत होतं. प्रत्येक लाटेवर यम स्वार झाल्यासारखं वाटत होतं. घोंघावत येणाऱ्या प्रत्येक लाटेबरोबर आम्ही केपकडे ओढले जात होतो. किनाऱ्याजवळच्या खडकांवर आमची नौका आदळून फुटणार आणि आपला अंत होणार असं वाटायला लागलं. सुदैवानं आमच्यापैकी कुणाच्याही जीवावर बेटलं नाही पण आमच्या सुरक्षा व्यवस्थेची वाट लागली. तसंच रेडिओ संचांची नासधूस झाली. संवेदनाग्रं तुटली. विद्युत उपकरणं निकामी झाली. परिणामी पुढचे 15 दिवस आमचा बाह्य जगाशी बिनतारी संपर्क पूर्णपणे तुटला. तिकडे भारतातील वृत्तपत्रांतून बातमी झळकली—'तृष्णा' बेपत्ता झालं. आमच्या कुटुंबियांत, मित्रांमध्ये एकच खळबळ माजली. आमच्या शोधासाठी विमान पथकं पाठवली पण आम्ही काही त्यांना दिसलो नाही.

या सगळ्या वादळाच्यात एक गोष्ट मात्र डोळ्यांना सुखावून गेली. 18 मीटर लांबीच्या एका देवमाशानं आम्हाला दर्शन दिलं. पण तोही बहुधा स्वतःचा जीव वाचवण्यासाठी धडपडत होता. संपूर्ण पृथ्वीप्रदक्षिणा झाली पण एवढा मोठा मासा पुन्हा कधी दिसला नाही.

कुठल्याही सागरी मोहिमेवर संदेशसंपर्क व्यवस्था असणं अत्यंत गरजेचं असतं. आमच्याकडे दोन रेडिओ संच होते. एक होता सूक्ष्म लहरींचा (H.F.) आणि दुसरा अतिसूक्ष्म लहरींचा (V.H.F.). त्यापैकी अतिसूक्ष्म लहरींचा रेडिओ 25 वॉट शक्तीचा



खराब हवेमुळे त्रासलेले नाविकगण फळीघरात स्वयंपाकाच्या ओट्याजवळ भोजन घेत आहेत.

होता. त्याचा सागरी पल्ला 75 किलोमीटर होता. याचा उपयोग मुख्यतः बंदरातील अधिकाऱ्यांना. आमच्या या रेडिओवरची चॅनेल 16 वाहिनी ही आंतरराष्ट्रीय पद्धतीनुसार फक्त आपत्काली आणि आणीबाणीच्या प्रसंगीच वापरण्यासाठी असते. सागरावरील सर्व जहाजांवर ही वाहिनी कायम जागृत असावी लागते आणि कुणीतरी तिचा माग ठेवणं आवश्यक असतं. आमच्या मार्गात आडव्या येणाऱ्या जहाजांशी होऊ शकणारी टक्कर टाळण्यासाठी, त्या जहाजांना धोक्याची सूचना देण्यासाठी आम्हाला त्या 16 वाहिनीचा वापर बऱ्याचवेळा करावा लागला होता. त्यांना आपला मार्ग बदलण्याची सूचना करावी लागली. दुसरा रेडिओ संच 100 वॉट शक्तीचा होता. तो एच एफ एच सी जातीचा होता. त्याचं संवेदनाग्र सुद्धा ^ या आकाराचं होतं. मुख्य म्हणजे तो भारतीय बनावटीचा भारत इलेक्ट्रिकल्स लि. या कंपनीचा होता. त्याचा आवाजी पल्ला 7400 कि. मी. एवढा होता. हा एक प्रकारचा विक्रमच म्हणावा लागेल. कारण खुद्द त्या कंपनीचीही

एवढ्या लांब पल्ल्याची अपेक्षा नव्हती. हवामान अंदाज, वैद्यकीय सल्लामसलत, रेडिओ दूरध्वनी यासाठी या रेडिओचा फार चांगला उपयोग होत असे. या शिवाय हॅम ही हौशी रेडिओ यंत्रणाही होती.

मोहिमेच्या सुरुवातीला, म्हणजे केप ऑफ गुडहोपला वळसा घालेपर्यंत आमचा रेडिओ संपर्क मुख्यतः मुंबईशी आणि थोडाफार पुणे आणि दिल्लीशी होता. त्यानंतर मात्र आमचा भारताशी संपर्क तुटला, तो तब्बल 318 दिवसांनी, म्हणजे ऑस्ट्रेलियाच्या उत्तरेला असलेल्या थर्सडे बेटाला वळसा घातला तेव्हा चालू झाला. आम्ही हॅम या हौशी रेडिओ यंत्रणेद्वारे संदेश पाठवत होतो. ते संदेश भारतातील तसलीच यंत्रणा वापरत असलेले लोक पकडत आणि योग्य ठिकाणी पोहोचवत. ही हॅम रेडिओ यंत्रणा आम्ही नौकेवरून आणि बंदरात गेल्यावर भरपूर वापरली.

सेंट हेलेना बेटावरच्या जेम्सटाऊन इथं आम्ही पोहोचलो आणि तिथल्या लष्करी मुख्यालयात जाऊन आमच्या आगमनाची खबर दिली तेव्हा सगळ्यांनीच सुटकेचा निश्वास टाकला आणि मग आनंदाला उधाण आलं. केप ऑफ गुडहोपच्या वादळानं अतोनात त्रास दिला खरा, पण त्यानंच जोरदार वेगाचा रेटाही दिला. आम्ही नियोजित वेळेच्या चक्क बारा दिवस आधी पोहोचलो होतो. 7400 कि. मी.चं अंतर फक्त 33 दिवसात कापलं होतं.

सेंट हेलेना म्हणजे नेपोलियन बोनापार्ट या विख्यात फ्रेंच सेनापतीला तुरुंगात ठेवलं होतं, जिथं त्याचा मृत्यू झाला आणि जिथं त्याचं प्रथम दफन झालं ते बेट. त्याच्या थडग्यापर्यंत पोहोचायला 679 पायऱ्या चढून जावं लागलं. चांगलीच दमछाक झाली आमची. पण तिथून दिसणाऱ्या बंदर विभागाच्या विहंगम दृश्यानं आमचा श्रमपरिहार झाला.

जेम्सटाऊनला धक्का नव्हता. त्यामुळे 'तृष्णा' पाण्यातच नांगरून ठेवावी लागली. पाणी आणि सामानाची ने आण रबरी होडीतूनच लागली. काठाशी लाटा प्रचंड उसळ्या घेत होत्या. त्यामुळे रबरी होडीतून काठावर उतरायचं म्हणजे एक कलात्मक कसरतच होती. लाटेनं उंचीचं शिखर गाठलेलं असतानाच रबरी होडीतून काठावर पटकन उडी मारावी लागत होती.

आम्ही 9 डिसेंबरला सेंट हेलेना सोडलं आणि असेन्शन बेटाकडे निघालो. हवामान

सुधारलं होतं. त्यामुळे पुढचा सात दिवसांचा प्रवास सुखात झाला.

असेन्शन बेटावर अमेरिकेचा लष्करी तळ असल्यामुळे आम्हाला समुद्रातच नांगर टाकावा लागला. तिथल्या अधिकाऱ्यांनीच पाणी आणि किराणा माल पोहोचवण्याची सोय केली. एक गमतीची माहिती आम्हाला तिथे कळली. अमेरिकेनं चंद्रावर मानवाला उतरण्याच्या चाचण्या या बेटावर केल्या होत्या. कारण या बेटावरचा भूस्तर, माती ही चंद्राच्या पृष्ठभागासारखी आहे.

17 डिसेंबरला आम्ही असेन्शन बेट सोडलं. अटलांटिक महासागरातला हा आमचा ब्राझीलमधल्या नाताळपर्यंतचा शेवटचा टप्पा होता. सुंदर हवामान आणि सोयीचे सागरीप्रवाह यांच्या मदतीनं आम्ही 2300 कि.मी. अंतर दहा दिवसातच पार केलं. प्रवास तसा आरामात चालला होता. त्यामुळे कष्टाचं काम पडतच नव्हतं. रिकाम्या मनात सैतानाचं घर या उक्तीप्रमाणे अवस्था झाली होती. आमचा 80 दिवस एकत्र प्रवास झालेला होता. एकमेकांच्या खांद्यांला खांदा लावून संकटांच्या वेळा निभावून नेत होतो. पण शांत वेळी त्याच खांद्यांच्या घर्षणातून ठिणग्याही उडू लागल्या. छोट्या छोट्या गोष्टींमधून चिडचिड होऊ लागली. गाणं मोठ्यानं का वाजवलं एवढ्यावरून चकमक उडू लागली, कामाच्या पाळीवर हजर होताना थोडासाही उशीर खपेनासा झाला. खाण्याच्या पदार्थात खोडी काढल्या जाऊ लागल्या. अशा किरकोळ कारणांवरून संघर्षाची परिस्थिती निर्माण व्हायची. 'अतिपरिचयात् अवज्ञा' होतेय की काय असं वाटू लागलं, क्वचित प्रसंगी प्रकरणं हातघाईवरही येऊ लागलं. अशावेळी नाखुद्याला मध्ये पडावं लागे. एकूण परिस्थितीचा ताण सहन होत नसल्यामुळे माणसाची वागणूक बदलते, विशेषतः छोट्याशा जागेत सगळ्यांना कोंबल्यासारखं राहावं लागतं तेव्हा ती शक्यता वाढते. अशा वेळी आमची लष्करी खाक्याची शिस्त कामी येत असे.

कामाच्या इतर व्यवधानात जेवण हा सगळ्यात कळीचा मुद्दा होत असे. आमचा प्रवास सुरू झाला तेव्हा आमचं पाकज्ञान अगदीच प्राथमिक होतं. सुरुवातीला आमचं मुख्य खाणं खिचडी हेच असे. पण कालांतरानं आम्ही वेगवेगळे आणि अधिक चविष्ट पदार्थ करण्यात तरबेज झालो. आमच्या पदार्थाची यादी ही सागर स्थितीवर, हवामानाच्या लहरीपणावर आणि सार्थींच्या आवडीनिवडीवर अवलंबून असे. आमचा खाद्यपदार्थाचा साठा सुमारे साठ दिवस पुरेल एवढा असे. आमच्याकडे शीतपेटी

नसल्यामुळे ताज्या भाज्या आणि पाव जेमतेम पाच ते सहा दिवस किंवा कधी कधी कमीच टिकत.

नास्त्याला बहुधा कडधान्य, अंडी, पाव, चीज आणि फळांचा रस असे. पावाला बुरशी आली की अंडी आणि फळांचा रस यावरच वेळ भागवावी लागत असे. दुपारच्या जेवणाला ताजी किंवा डबाबंद भाजी शेवयांबरोबर शिजवलेली असे. सोबत चवीला कांदाही असे. दुपारच्या चहाबरोबर बिस्कट आणि काहीतरी नमकीन असे. रात्रीचं जेवण हा आमचा मुख्य आहार, त्यात सूप, डाळभात, भाजी, ताजी किंवा डबाबंद फळं. ताजे मासे मिळाले तर वाहवा. मेजर ए. के. सिंह आणि आम्हाला काही दिवसानंतर येऊन मिळालेले मेजर भट्टाचार्य यांच्यामुळे मत्स्याहाराची लयलूट असायची. ताजे फडफडीत मासे मिळाले की तळलेल्या तुकड्या, माशाचं कालवण, उकडलेले, भाजलेले मासे, या आणि माशांच्या इतर प्रकारांची चंगळ असे.

हवाबंद डब्यातल्या खाद्यपदार्थांना साधारणपणे नाक मुरडलं जायचं. विशेषतः मटण. त्याचं टिकाऊपणासाठी संस्करण केलेलं असल्यामुळे एक चमत्कारिक चव तोंडाला येत असे. काही दिवसांच्या प्रवासानंतर तर सगळ्यांनाच शाकाहार हवासा वाटू लागला. तिघांनी तर मांसाहार पूर्णपणे सोडला आणि शाकाहारी झाले. आमच्या शेगड्या विशिष्ट सांगाड्यावर बसवलेल्या (Gimballed) होत्या. जेणेकरून नौका कशीही हलली, डोलली तरी शेगडी सरळच राहत असे. इतकं करूनही 'आई'च्या अंगावर उकळतं पाणी, गरम पदार्थ सांडत हा भाग वेगळा.

ब्राझीलमध्ये नाताळ इथं आमचं छान स्वागत झालं. पण आम्हाला सगळ्यात आनंद झाला तो स्वच्छ, गरम, गोड्या पाण्यानं अंधोळ करायला मिळाली याचा. ब्राझीलची माणसं स्वभावतः उत्सवप्रिय आहेत. आयुष्य मनमुरादपणे जगतात. समुद्र चौपाटी, रस्ते कुठेही संधी मिळाली की खुशीत नाच करतात. ब्राझीलच्या फुटबॉल परंपरेनुसार जागा मिळेल तिथे मुलं फुटबॉल खेळतात. आपल्याकडे केवढ्याही लहान जागेत मुलं क्रिकेट खेळतात तसा तिकडे फुटबॉल खेळला जातो. नववर्ष नाताळमध्ये साजरं करण्याचं आम्ही ठरवलं आणि तो निर्णय योग्यच ठरला.

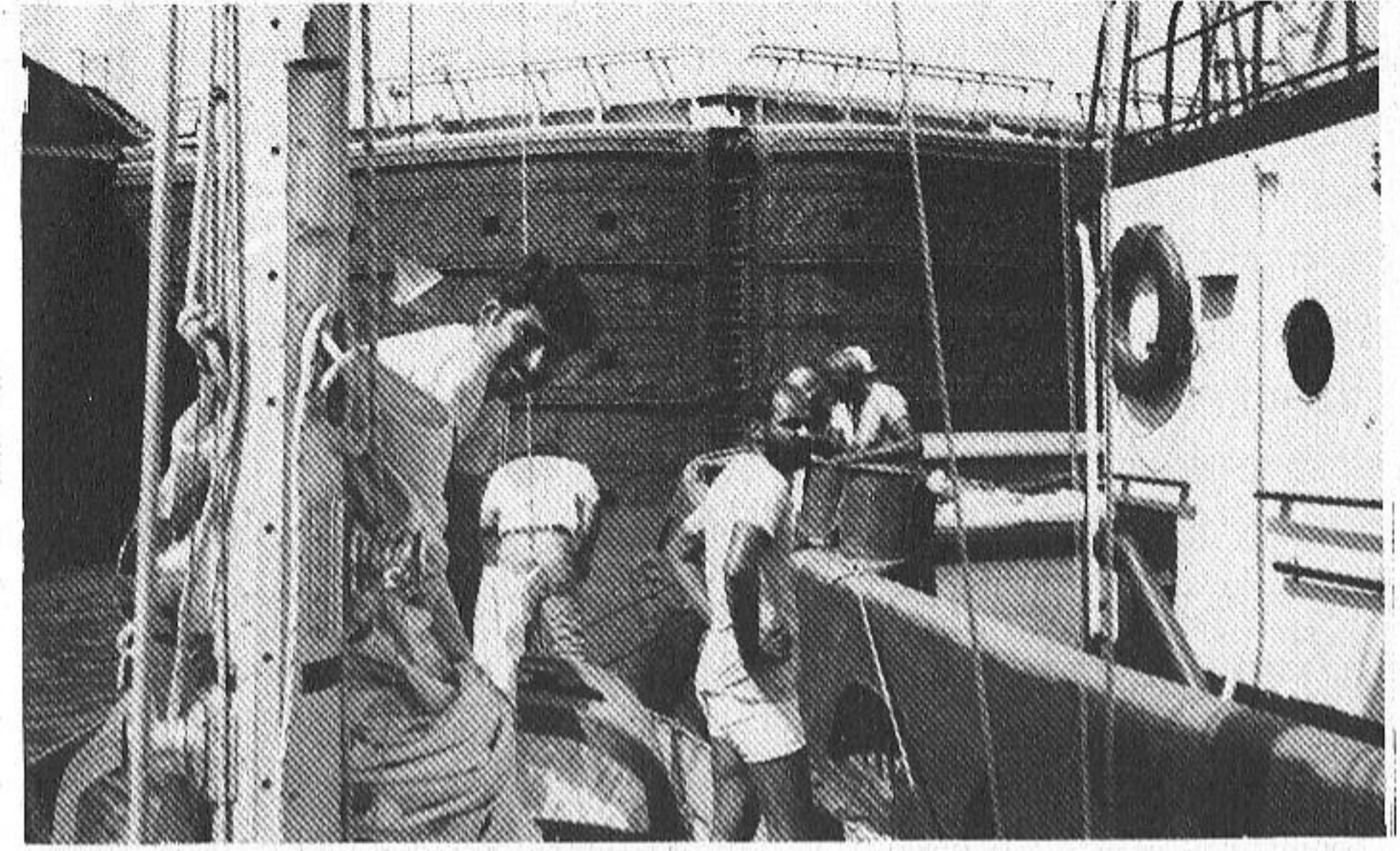
ब्राझीलला प्रचंड किनारा आहे. त्यामुळे आम्ही आणखी एका बंदरात, बेलेम् इथं मुक्काम केला. तो प्रवास 130 कि. मी.चाच होता पण काही फार सुखाचा झाला नाही.

कारण वाटेत पारा नदीचा प्रवाह होता आणि त्यातून लाकडाचे प्रचंड ओंडके वाहून येत. त्यातल्या एकाशी जरी धडक झाली असती तरी 'तृष्णा'चं फायबर ग्लासचं बूड तडकलं असतं.

आम्ही 13 जाने. 1986 रोजी पोर्ट बेलेम्हून सुरीनाममधल्या पॅरामारिबोकडे निघालो. या प्रवासात दुसऱ्यांदा विषुववृत्त ओलांडलं. यावेळी दक्षिणेकडून उत्तर गोलार्धात प्रवेश केला. सुरीनाम या छोट्याशा देशात भारतीय वंशांचे बरेच लोक आहेत. पण भारतातून फारच थोडे पर्यटक इथे येतात. साहजिकच त्या नागरिकांना आमच्या भेटीमुळे खूपच आनंद झाला. आम्ही त्यांना भारताबद्दलच्या पारदर्शिका आणि व्हीडिओ फिल्म दाखवल्या. (हा कार्यक्रम आम्ही सर्व बंदरातून करत असू.) ते पाहून ती मंडळी चकित झाली. भारतासारख्या देशात विमानं, जहाजं, शस्त्रात्रं आणि बुलडोझरसारखी यंत्रं तयार होतात हे पाहून सुरीनामी लोक अचंबित झाले.

वेस्ट इंडीजमधील गयाना, त्रिनिदाद, बार्बाडोज, जमेकामध्ये अनेक भारतवंशी लोक राहतात. त्यामुळे तिथल्या जॉर्जटाऊन, पोर्ट ऑफ स्पेन, ब्रिजटाऊन आणि पोर्ट रॉयल या बंदरांना भेटी घ्यायचं ठरवलं. खूप दिवसांनी उत्तम भारतीय जेवण आणि भारतीय संगीत ऐकून जीभ आणि कान दोन्ही तृप्त झाले. कॅरिबियन समुद्रातून नौका हाकारायला मजा येत होती. फक्त बार्बाडोजहून जमेकाला जाताना थोडी खराब हवा वाट्याला आली. पोर्ट ऑफ स्पेनला आमच्या संघात एक बदल झाला. कॅप्टन आर. बस्सीच्या घरचे त्याच्या आठवणीनं खूप कासावीस झाले होते म्हणून तो भारतात परत गेला आणि त्याच्या ऐवजी लेफ्टनंट नवीन अहुजा संघात सामील झाला.

मुळात आमचा अमेरिकेत मायामीला जायचा बेत होता. पण हवामानतज्ज्ञाकडून अंदाज कळला की मेक्सिकोच्या आखातात तुफान तयार होतंय, तेव्हा लवकर सटका. त्या वादळाचा तडाखा टाळण्यासाठी आम्ही 21 फेब्रुवारीला पनामातल्या ख्रिस्टोबलकडे कूच केलं. अनुकूल वाऱ्याच्या मदतीनं आम्ही 1055 कि. मी. अंतर फक्त चार दिवसात कापलं. आम्हाला पनामा कालवा पार करायचा होता. हा कालवा अटलांटिक महासागर आणि पॅसिफिक महासागर यांना उत्तर व दक्षिण अमेरिका यांचं विभाजन करत जोडतो. अटलांटिकमध्ये असलेल्या पोर्ट ऑफ ख्रिस्टोबल इथं हा कालवा सुरू होऊन पॅसिफिक महासागरात असलेल्या पोर्ट बल्बोआ इथं संपतो. हा कालवा पार करणं हा एक खास



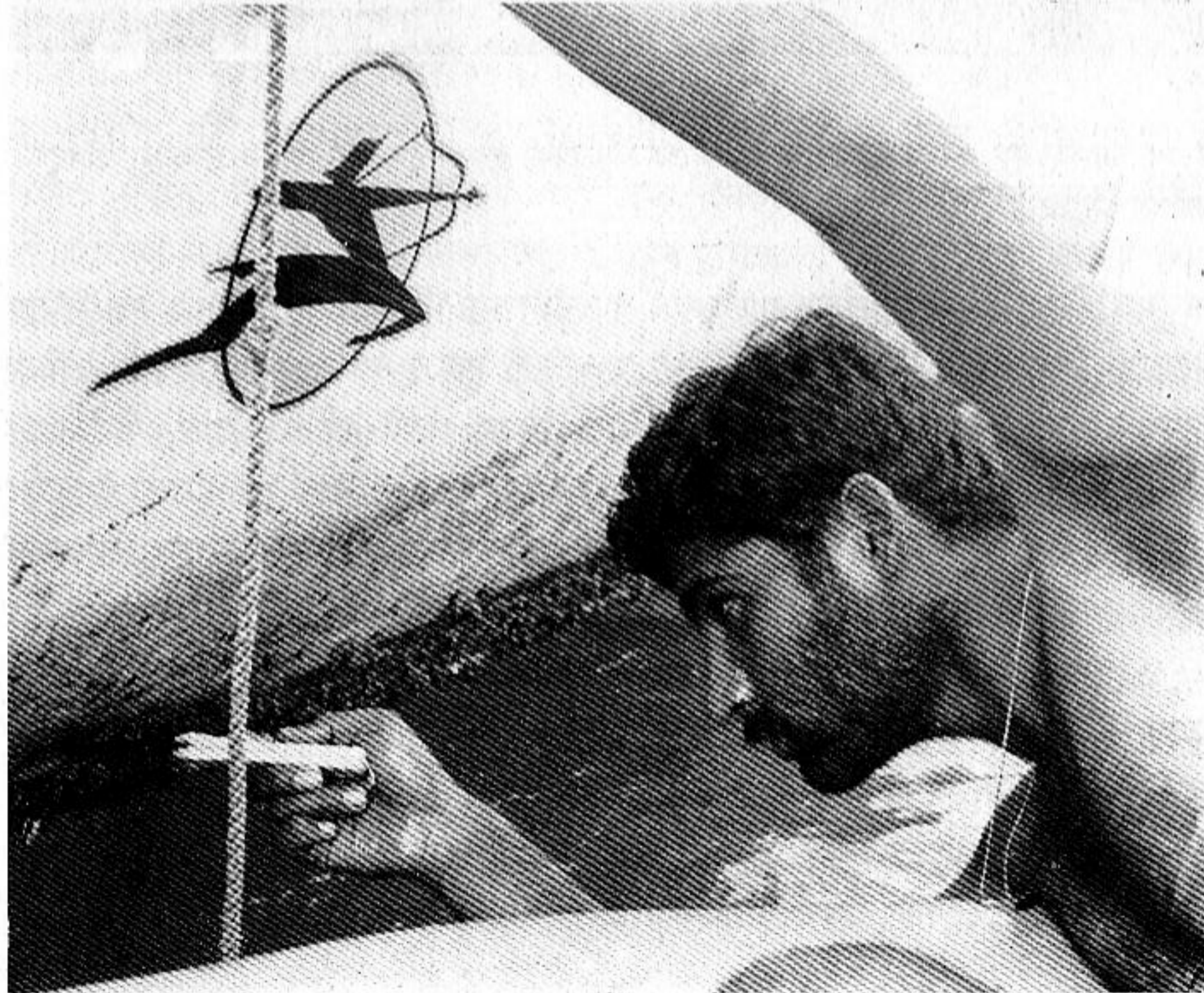
पनामा कालवा पार करण्याच्या सगळ्यात छोट्या नौकापैकी एक—'तृष्णा' पनामा कालवाच्या शेवटच्या कप्पात शिरताना.

अनुभव होता. दोन्ही बंदरांच्या पाण्याच्या पातळीत 26 मीटरचा फरक आहे. त्यामुळे हा कालवा तीन कप्पात विभागलेला आहे. एकावेळी एकच कप्पा वापरता येतो. प्रत्येक कप्पात जवळच्या तळ्यातून 4,500,000 लिटर पाणी ओतलं जातं, जेणेकरून शेजारच्या कप्पातील पाणी समान पातळीवर येईल. तसं ते झालं की मधला दरवाजा उघडून जहाज एका कप्पातून दुसऱ्या कप्पात प्रदेश करतं. याच क्रमानं कप्पे पार करत जहाज एका महासागरातून दुसऱ्या महासागरात प्रवेश करतं.

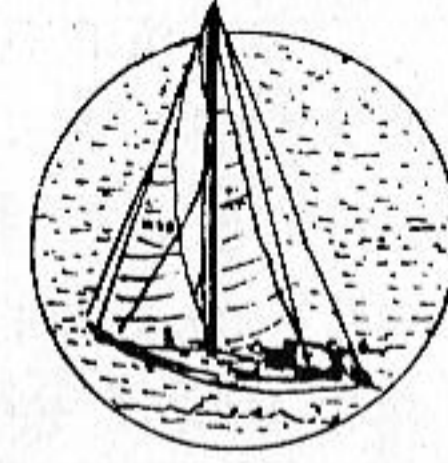
पनामामध्येही पुष्कळ भारतीय स्थायिक झालेले आहेत. त्यांच्यापैकी बरेच श्रीमंत व्यापारी आहेत आणि पनामाच्या अर्थव्यवस्थेत त्यांची बऱ्यापैकी वट आहे. त्यांच्यापैकी अनेक लोकांच्या आम्ही भेटी घेतल्या.

पनामाच्या बंदर अधिकाऱ्यांच्या मदतीनं आम्ही 'तृष्णा' पाण्याबाहेर काढली. काही डागडुजी आणि रंगकाम करणं आवश्यक होतं. जगाला जवळजवळ अर्धी फेरी मारून

झाली होती आणि तरीही 'तृष्णा' चांगल्या अवस्थेत होती. सुकाणू आणि कण्याच्या फळ्यांना थोडेसे तडे गेले होते आणि रंगाचे पापुद्रे उडाले होते. नुकसान असं एवढंच झालं होतं. पाण्याखालच्या भागावर शिंपल्यातले जलकीटक (Barnacles) चिकटून जाळी तयार झाली होती, ती काढायची होती. बॅटरी विद्युत भारित करण्यासाठी लागणाऱ्या इंजिनाची सफाई करावी लागणार होती. विद्युत उपकरणं आणि पाणी पुरवठा यंत्रणेची देखभाल अत्यावश्यक होती. शिडांचं रफूकाम करायचं होतं. डोलकाठी खाली उतरवून तिची कसून तपासणी केली. नौकेवर झुरळांसह इतरही किडेमकोडे आढळले. ते बहुधा भाज्या आणि इतर पदार्थांबरोबर शिरले असावेत आणि त्यांच्या अचाट प्रजनन शक्तीमुळे त्यांची प्रजा वाढली असावी. साहजिकच त्यांचा पूर्ण नायनाट होईपर्यंत नौकेवर कीटकनाशकाची फवारणी करावी लागली. याप्रकारे नौकेचं वाळवणं आणि कीटकनाशक फवारणी होईपर्यंत म्हणजे जवळजवळ दोन आठवडे, विश्रांती घ्यायला आणि ताजेतवाने व्हायला आम्ही अमेरिकेला जाऊन आलो.



पनामा इथं 'तृष्णा'ला खालून चिकटलेले सूक्ष्म जीवाणू (Barnacles) सुरीनं साफ करताना लेफ्ट. नवीन आढ्या



पनामा ते ताहिती

5 एप्रिल 1986 रोजी पोर्ट बल्बोआ सोडलं आणि पॅसिफिक महासागरातून आमचा प्रवास सुरू झाला. हवा ढगाळ होती आणि पाऊसही भुरभुरत होता. गडगडाटी वादळ होईल असा हवामानखात्याचा अंदाज होता. पण त्या हवामानशास्त्र्यांचा अंदाज पुन्हा एकदा खोटा ठरला. ढग भुररर उडून गेले. बरेच दिवस सागरी प्रवास झाला नव्हता, त्यामुळे सगळेच जडावले होते. काहीजणांना नौका लागण्याचा, मळमळण्याचा त्रास झाला.

एकदा मी रात्रपाळीवर असताना लक्षात आलं की नौकेच्या अवतीभवती पाण्यामध्ये फॉस्फरसची निळसर आभा चमकत होती. विशेषतः नौकेच्या नालाकडचं (Bow) म्हणजे पुढचं टोक पाणी कापतं त्या भागात ती आभा जास्त प्रकर्षानं जाणवत होती. रात्र जितकी गडद तितका तो नीलप्रकाश जास्त जाणवायचा. एकदा मी तिथलं पाणी भांड्यात घेऊन पाहिलं तर त्यात नीलप्रकाशाचा मागमूसही नव्हता. प्लँकटन (Plankton) नावाच्या शेवाळी वनस्पतीमुळे ती आभा दिसते असा आमचा समज होता. पण त्या वनस्पतीवर वास करणाऱ्या सूक्ष्म जीवाणूंमुळे ती आभा दिसते असं आम्हाला नंतर कळलं. ती वनस्पती पॅसिफिक महासागरात विपुल प्रमाणात आढळते. दिवसा उजेडी पाण्याखाली तरंगताना आढळत असे. ती वनस्पती म्हणजे माशांचं, अगदी देवमाशांचंसुद्धा आवडतं खाद्य असतं.

7 एप्रिलला आमची भलतीच चमत्कारिक अवस्था झाली. दुपारी 4 वाजता वारा पूर्णपणे थांबला. साधी झुळुकसुद्धा येत नव्हती. आमचं सगळ्यात मोठं शीड (जिनोआ) उभारलं, तरी पुरेसा वेग वाढेना. जेमतेम 4 कि. मी. पर्यंतच वेग मिळत होता.

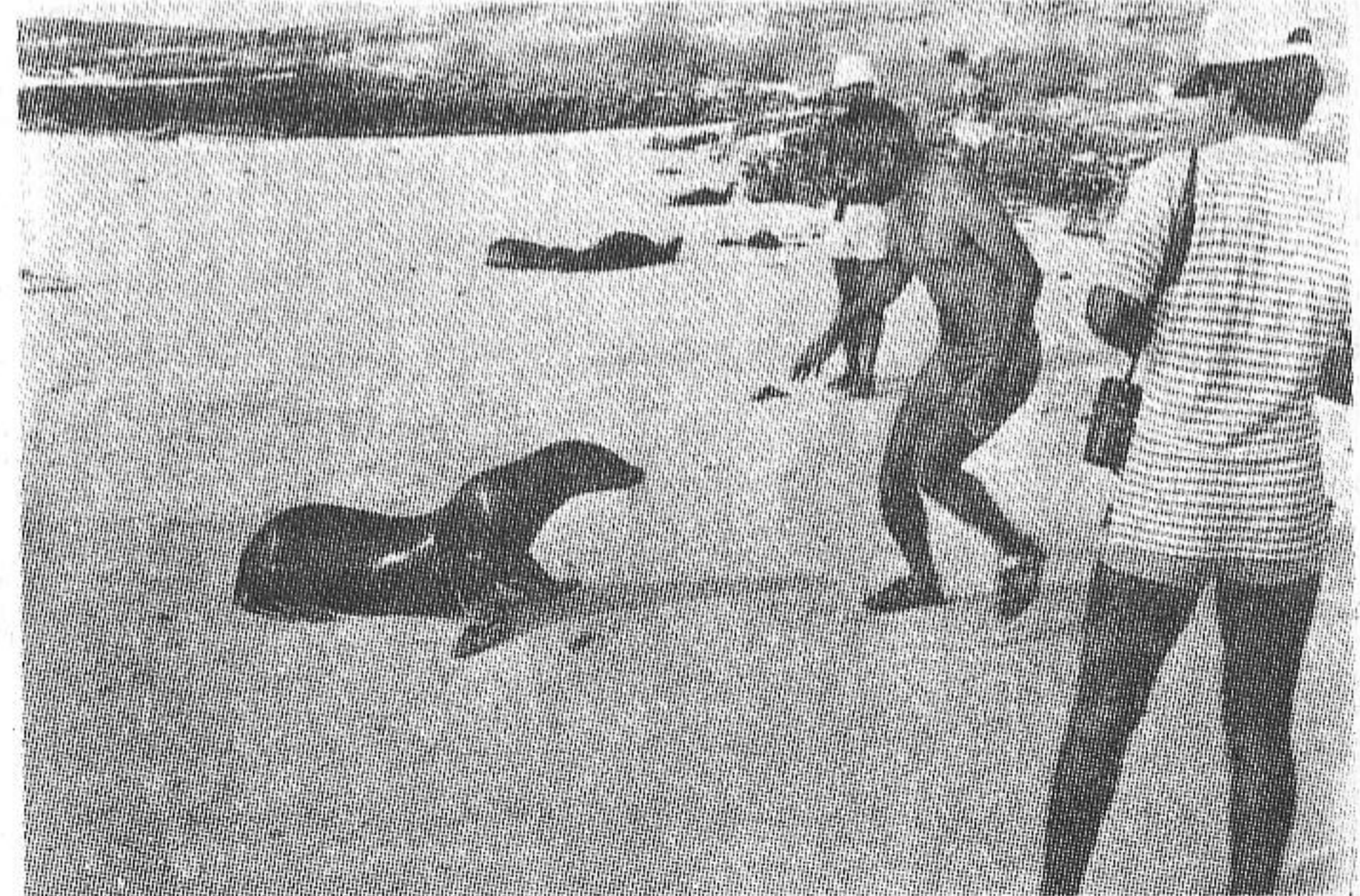
9 एप्रिल 1986 ला स्वयंपाकाची माझी पाळी होती. त्यादिवशी समुद्र शांत होता. त्यामुळे मंडळींना विशेष आहार द्यायचं ठरवलं. नास्त्यासाठी दुधाबरोबर ओटचे पोहे, गरम दुधातच फेटलेली अंडी, बेकन, चीज, फळाचा रस आणि चहा. मग चिकन सूप, सॉसजेस, कोशिंबीर, चवळीची उसळ आणि पाव असा दुपारच्या भोजनाचा बेत होता. दुपारच्या चहा कॉफीबरोबर नमकीन, काजू आणि बिस्कट दिली आणि रात्रीच्या जेवणाला टोमॅटोचं सूप, भात, राजम्याची उसळ, सार्डीन मासे आणि फळं हे पदार्थ होते. जेव्हा समुद्र उधाणलेला असे तेव्हा बहुधा आम्ही चॉकेलेटं, बिस्कटं, चहा, कॉफी किंवा फळांच्या रसावरच भागवत असू.

10 एप्रिलला आम्हाला चिक्कार उडत मासे दिसले. ते पाण्याच्यावर अर्धा मीटर उंच येत आणि पाण्यात पडण्याआधी चांगली 25 ते 30 मीटर लांब झेप घेत. कधी एखादाच दिसे, तर कधी दहादहा दिसत, तर कधी शेकड्यांनी थव्यासारखे उडत. त्यांचे पर किंवा कल्ले त्यांच्या शरीरापेक्षा लांब असत. कुणाकुणाचे तर 45 सें. मी. लांब असत. भलतेच चविष्ट असतात ते मासे. साधारण सार्डीनसारखी चव असते त्यांची. शिवाय त्यांचे काटेसुद्धा चावून खाता येतात. कधीकधी नौकेवर उडत येऊन पडलेला मासा मेलेला आहे असं समजून आपण धरावा आणि उचलता उचलता त्याच्यात जान येऊन त्यानं सुळकन पाण्यात झेप घ्यावी असा प्रकार व्हायचा. अशा फजितीनंतर हताशपणे बघत बसण्याशिवाय काही करता येत नसे.

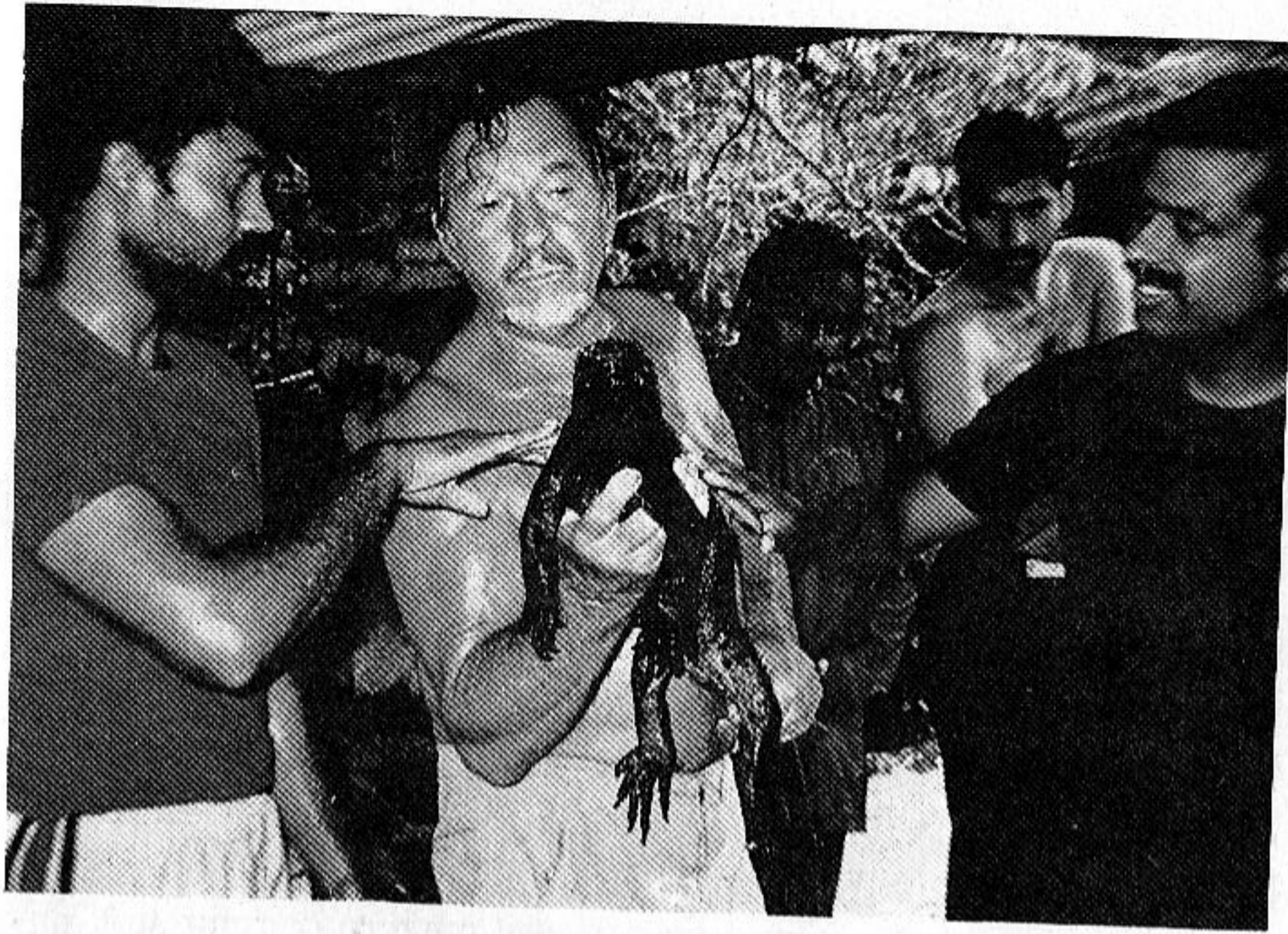
10 एप्रिललाच वाऱ्यानं जोर धरला आणि आम्ही वेगानं गॅलापागोस बेटाकडे झेपावलो. सकाळी आठ वाजता आम्ही तिसऱ्यांदा विषुववृत्त ओलांडलं. यावेळी उत्तरेकडून दक्षिणेकडे सरकलो. जगभरचे नाविक जेव्हां विषुववृत्त ओलांडतात तेव्हा एक छोटासा समारंभ साजरा करतात. आम्हीही तो केला. या आधीही दोनवेळा तो केला होता. गंमतीचा असतो तो समारंभ. मेजर ए. के. सिंगची नेहमी वरुणदेव म्हणून निवड होत असे आणि लेफ्टनंट आहुजा हा त्याची राणी व्हायचा. त्यांच्यासाठी आम्ही दोन मुकुटही तयार केले होते. प्रत्येकानं त्यांच्यासमोर गुडघे टेकून आधीच्या बंदरावर केलेल्या गुन्हांसकट सर्व गुन्हे कबूल करायचे आणि त्यांची करुणा भाकायची. मग वरुणदेव शिक्षा फर्मावायचा. तीनवेळा डेकवर धावत फेऱ्या मारा, समुद्रात उडी मारून पुन्हा वर या किंवा चक्क तोंडाला काळं फासा अशा प्रकारची गंमत चाले.

आम्ही गॅलापागोस बेटांमधील सॅन ख्रिस्टोबलला 15 एप्रिल 1986 ला पोहोचलो. हा बेटसमूह इक्वॅडोर देशाचा आहे. तिथल्या नौदल प्रमुखानं आमची राहायची सोय केली पण प्यायचं पाणी काही देऊ शकला नाही. मोकळ्या वेळात आम्हाला बास्केटबॉल खेळण्याचं आव्हान दिलं. आम्हालाही काही उद्योग नव्हता म्हणून आम्ही उत्साहानं सामना खेळलो, पण आमचे सागरी जडत्व आलेले पाय पळेनात. साहजिकच आम्ही सामना हरलो.

दुसऱ्या दिवशी आम्ही सांताक्रूझ बेटावर जायला निघालो. गॅलापागोस हा बेटसमूह ज्वालामुखीच्या उद्रेकातून तयार झालेला आहे. अतिशय समृद्ध असं प्राणीजीवन आणि वैविध्यपूर्ण फुलोरा या बेटांना लाभला आहे. तिथल्या पुळणीवर शेकडो सागरी सिंह (Sea Lions) खेळतांना बघायला मिळाले. त्यातले नर हे भलतेच आक्रमक होते. त्यातल्या एकानं तर आमच्या नौकेवरच हल्ला वढवला. त्याला बहुधा आम्ही त्याच्या मादीला पळवायला आलो आहोत असं वाटलं असावं. रंगीबेरंगी खेकडे आणि शेवंड तर अगणित होते. तसंच फक्त 30 ते 60 सें. मी. आकाराचे पेंग्वीनही दिसले. इतके चिमुकले पेंग्वीन पाहून आम्ही चकितच झालो. आम्हाला असं सांगण्यात आलं की कित्येक वर्षांपूर्वी अंटार्क्टिक भागातून 'पेरू' नावाच्या प्रवाहाबरोबर पेंग्वीन आले आणि



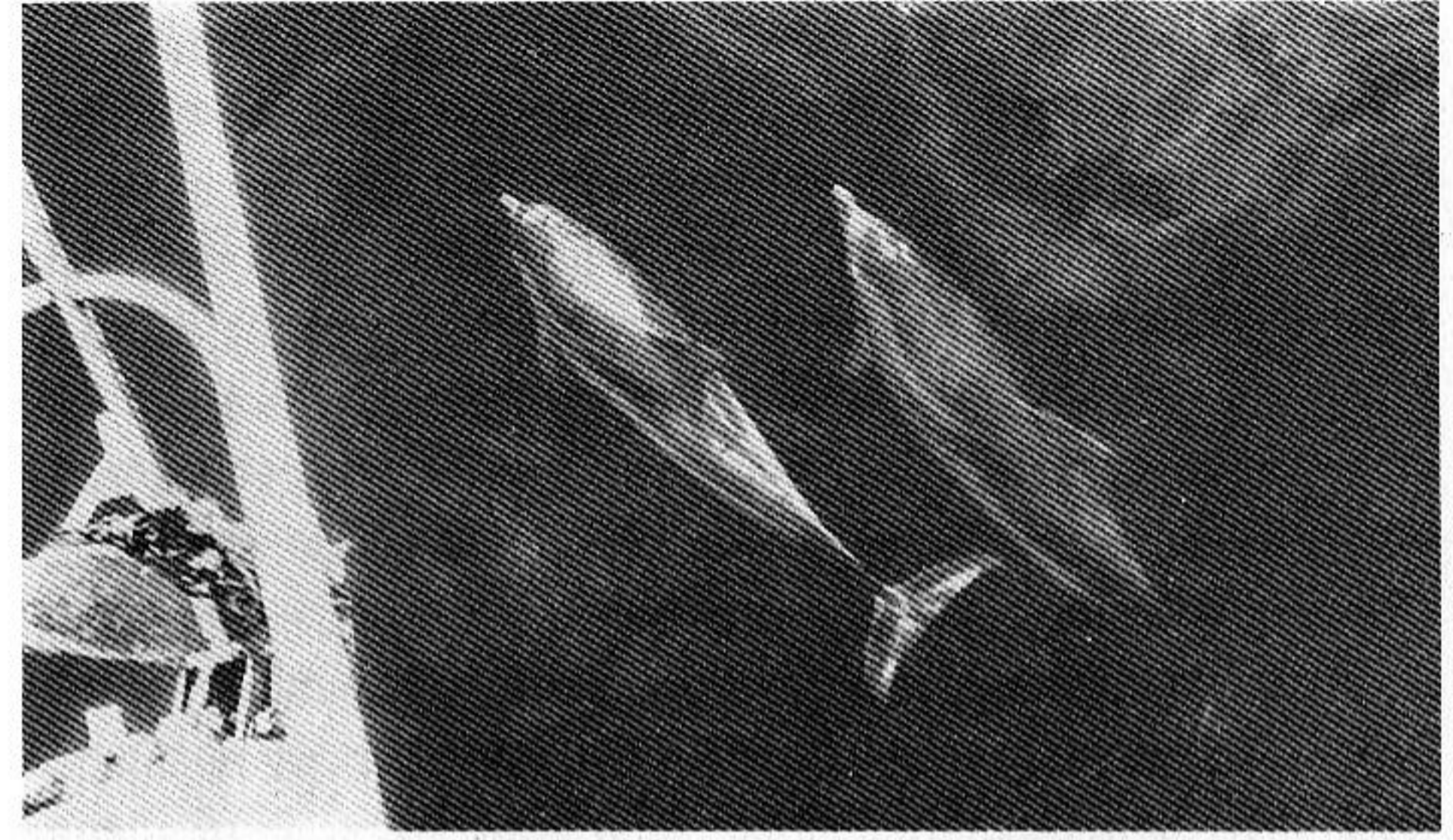
पॅसिफिक महासागरातील गॅलापागोस बेटावरच्या पुळणीवर सागरी सिंहांशी नाविकगण खेळताना.



गॅलापागोस बेटावर सागरी सरडा (Marine iguana).

गॅलापागोस बेटांवर विसावले. वास्तविक गॅलापागोस बेटं ही अगदी विषुववृत्ताजवळ आहेत. त्यामुळे इथलं हवामान उष्ण असायला हवं. पण या थंड पेरू प्रवाहामुळे इथं अजिबात उकडत नाही. थंड प्रदेशातच रहाणारा पेंग्वीन या 'पेरू' मुळेच इथं स्थिरावला असावा.

रंगाची पेटी उधळल्यासारखी विविधरंगी माशांची लयलूट होती. अनेक प्रकारचे पक्षी विहरत होते. त्या सगळ्यात रंगीत आणि रंगेल पक्षी कुठला असेल तर फ्रिगेट पक्षातला नर. मीलनाचा मोसम जवळ आला की तो आपल्या गळ्याच्या भागातून हवा भरलेला एक कुसंबी रंगाचा, छाती झाकली जाईल एवढा मोठा फुगा तयार करतो. आपल्या प्रेयसीला भुलवण्यासाठी. सागरी पक्ष्यांमध्येही चिक्कार प्रकार होते. निळे आणि लाल पाय असलेले बूबी, कुरव, स्वॅलो पक्षासारखी शेषूट असलेले कुरव पक्षी, बगळे, पेट्रेल, पेलिकन, गुलाबी रोहित इत्यादी असंख्य पक्षी होते. तिथंच एक अविस्मरणीय



पॅसिफिक महासागरात नौकेभोवती फेर धरणारी डॉल्फिन माशांची जोडी.

दृश्य बघायला मिळालं. तीसेक रोहित पक्षी वा फ्लेमिंगोंचा एक थवा सहा सहांच्या रांगेत नाचत होता, चित्कार करत होता. सकाळच्या कोवळ्या उन्हात ते दृश्य विलक्षण मोहक दिसत होतं. जणूकाही एखाद्या लष्करी तुकडीची सकाळची तालबद्ध कवायतच चालू होती.

मोठ्ठाले स्टिंग रे मासे पाण्यावरून विहरत येऊन पुळणीवर उतरताना दिसत होते. त्यांना समुद्रावर आलेल्या माणसांची भीती वाटत नव्हती. तिथल्या सगळ्या प्राण्यात सर्वात आंगळवाणा प्राणी कुठला असेल तर सागरी इगुआना. इगुआना म्हणजे अजस्त्र सरडाच. एक ते दीड मीटर लांबी असते त्यांची. गडद काळ्या रंगाचे सागरी इगुआना ही जलचर सरड्यापैकी एकमेव शिल्लक असलेली जात आहे. डार्विन या शास्त्रज्ञानं या प्राण्याचं वर्णन जगातला सगळ्यात किळसवाणा प्राणी असं केलं आहे. असं असलं तरी त्याच्या बाबतीतला एक विचित्र प्रकार आम्हाला पाहायला मिळाला. दुसऱ्या महायुद्धाच्या काळापासून एक जर्मन माणूस तिथं घर करून राहिला आहे. रोज दुपारी चार वाजता शेकडो इगुआना समुद्रातून पळत पळत त्या घराकडे येतात आणि सगळं घर

व्यापून टाकतात. त्याच्या दिवाणखान्यात, शयनगृहात, ओसरीवर, अगरी छपरावरसुद्धा विहार करतात. तो त्यांना भाज्या, दूध, वनस्पती खायला देतो. त्यांच्यातल्या काहींना तो उचलून घेतो. लहान बाळांसारखं त्यांना थोपटतो, त्यांच्याशी बोलतो. सगळंच अनाकलनीय. त्यानं आम्हाला इगुआनापासून संभाळून राहण्याबद्दल एक धोक्याची सूचना केली. कारण तो चिडला तर तोंडातून एक विषारी द्राव पिचकारतो. ते विष जर डोळ्यात गेलं तर माणसाला अंधत्व येऊ शकतं.

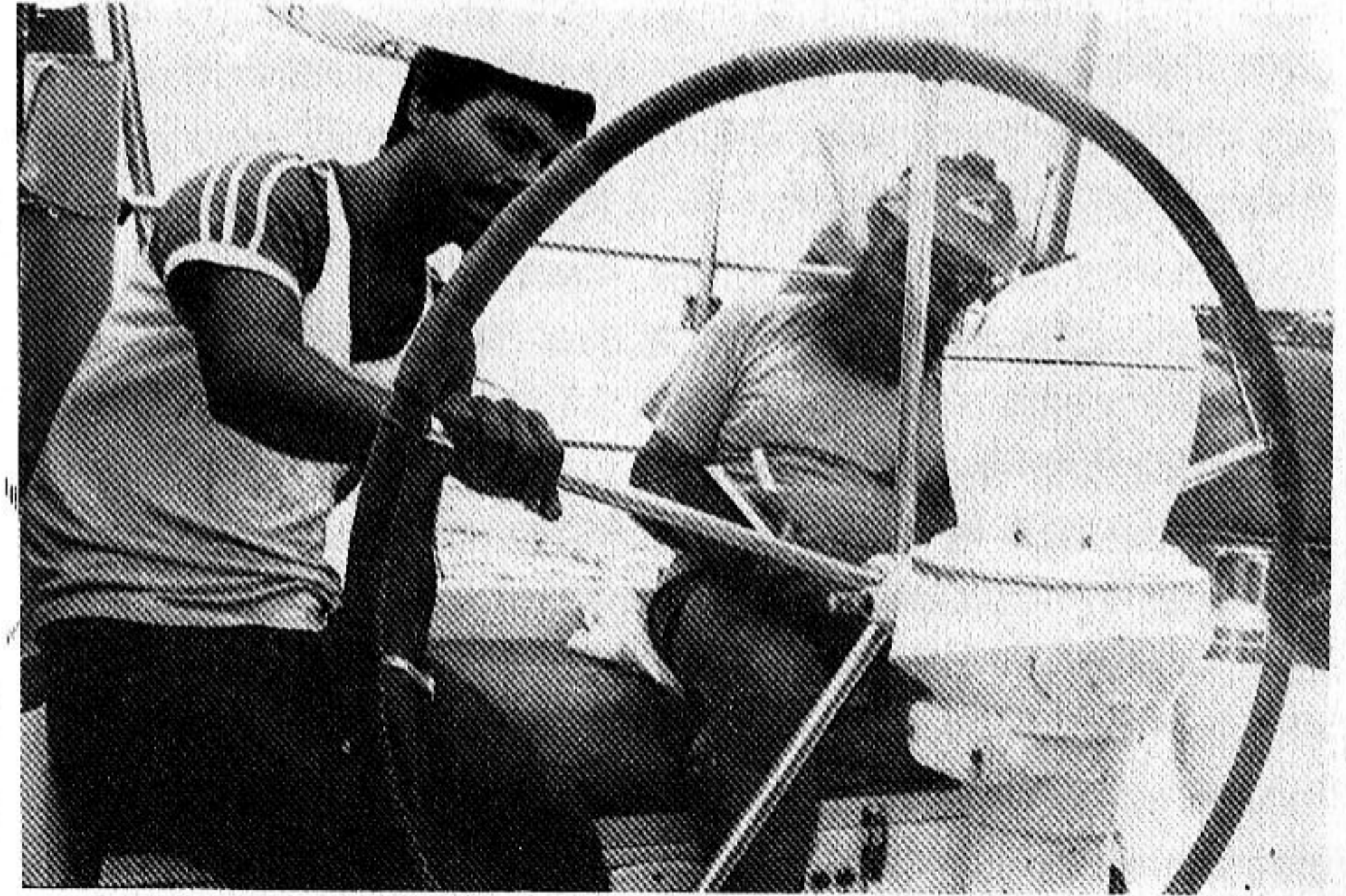
त्या बेटांमधल्या प्रवासात तीन देवमाशांनी दर्शन दिलं. चांगले 15 मीटर लांबीचे होते. ते आपल्या उच्छ्वास छिद्रातून पाण्याचं कारंजं उडवताना पाहायला मजा वाटत होती. आमच्या नौकेपासून केवळ 30 मीटर अंतरावर त्यांचा विहार चालू होता. या बेटसमूहातली सर्वात रमणीय जागा कुठली असेल तर ती म्हणजे बार्थलोम्यू उपसागर आणि त्यातला खडक. त्या खडकातून 150 मीटर उंचीचा एक सुळका जमिनीतून उसळी मारून बाहेर आल्यासारखा दिसतो. त्यावर चढून गेल्यावर निसर्ग सौंदर्याचा अप्रतिम आविष्कार नजरेत भरतो. बार्थलोम्यूच्या समुद्रात स्नॉर्केलिंग शिकायला मिळालं. स्नॉर्केल म्हणजे पाण्याखालून पोहण्यासाठी वापरायचं एक वैशिष्ट्यपूर्ण उपकरण असतं. एका पोकळ नळीची एक बाजू तोंडात धरून हवा ओढण्यासाठी वापरायची आणि दुसरं उलटं वळवलेलं टोक पाण्याच्या बाहेर ठेवून हवा आत घ्यायची. त्या टोकावर एका उलटी टोपी असते. त्यात पाण्यात तरंगू शकणारी एक गोळी असते. नळीचं ते टोक पाण्याखाली जाऊ लागलं तर ती गोळी नळीचं तोंड बंद करून हवा आत जाऊ देत नाही. तर स्नॉर्केलिंग करताना ते उपकरण तोंडात धरायचं, डोळ्यांना पाण्यात वापरायचा चष्मा लावायचा आणि पाण्यात तोंड घालून पाण्याखालच्या विश्वदर्शनाचा आनंद लुटायचा. पाण्याखाली जलचरांची अत्यंत विलोभनीय दुनिया असते. रंगबेरंगी मासे, खेकडे, जिवंत प्रवाळ, पाणवनस्पती, छोटे छोटे पेंग्वीन, चित्रविचित्र खडक सगळंच अद्भुत आणि नयनरम्य. ज्यांना ज्यांना शक्य त्यांनी स्नॉर्केलिंगचा अविस्मरणीय अनुभव घ्यावा असं मी सुचवीन. त्यासाठी गॅलापागोसलाच गेलं पाहिजे असं नाही. आपल्याकडे अंदमान, निकोबार आणि लक्षद्वीप बेटांच्या आसपास स्नॉर्केलिंगसाठी फार सुंदर परिसर उपलब्ध आहे.

एका मृत ज्वालामुखीच्या विवरापर्यंत चढून जायला मिळालं. चढणं सोपं नसतं.

लाव्हारसाच्या थिजलेल्या खडकांना तीक्ष्ण धार असते. कॅनव्हासचे बूट पायात असले तरी ती धार पावलांना कळते. चुकून पाऊल घसरलं तरी कापलंच म्हणून समजा. त्या लाव्हाच्या भूस्तरातही बुरशी, शेवाळजन्य वनस्पती आणि सूक्ष्म कीटकांच्या रुपात तिथं नवजीवन निर्माण होत असल्याची चिन्हं दिसत होती.

माझ्या मते आमच्या मोहिमेतला हा सर्वात अविस्मरणीय मुक्काम होता. आठ दिवसांची सुटी संपवून आम्ही 23 एप्रिलला सांताक्रूझ बेट सोडलं. गॅलापागोसहून पुढचा सलग प्रवास 5500 किलोमीटरचा होणार होता. मोहिमेतला अंतराच्या दृष्टिनं दुसऱ्या क्रमांकाचा प्रवास होता. या प्रवासात शहाण्या वाऱ्याची आणि सोईस्कर प्रवाहांची साथ मिळाल्यामुळे आम्ही ते अंतर बावीस दिवसातच पार केलं. मोहिमेतल्या सर्वात वेगवान प्रवासातील हा एक प्रवास झाला.

26 एप्रिलला आम्ही 108 पश्चिम रेखांश पार केला. पृथ्वीप्रदक्षिणेतला बरोबर



गॅलापागोसहून फ्रेंच पॉलिनेशियाला जाताना झालेल्या सुखाच्या प्रवासात सुकाणूचक्र हाताळताना एक नाविक आणि रोजनिशी लिहिताना कर्नल टी. पी. एस. सिंह.

निमा टप्पा आम्ही पूर्ण केला होता. याचा अर्थ आमचा पुढचा प्रवास मायभूमीच्या दिशेनं होणार होता. तो प्रसंग आम्ही थडामस्करी आणि गाण्याबजावण्यानं साजरा केला. त्यादिवशी स्वयंपाकाची माझी पाळी होती. त्यामुळे भोजनाचा खास बेत केला होता हे वेगळं सांगायला नको.

गॅलापागोसच्या पेरू या थंड प्रवाहाची संगत सुटली आणि विषुववृत्ताजवळची गरम हवा जाणवू लागली. घामाच्या धारा सुरू झाल्या. सकाळी 8 ते संध्याकाळी 5 पर्यंत नौकेवर गरमागरम असायचं. राहायच्या खोलीत तर आणखी गुदमरल्यासारखं व्हायचं. डेकेवर सावली शोधायचो. जिभली शिडाची सावली, मुख्य शिडाची सावली, सुकाण्याच्या डोक्यावर असलेल्या ताडपत्रीची सावली गाठायचो. अगदी डोलकाठीची इवलीशी सावलीसुद्धा चालायची. माझ्या अंगावर तर उन्हाच्या चटक्यांनी फोड उठले. चांगल्याच वेदना व्हायच्या त्याच्या.

पावसाची चातकासारखी वाट पाहत होतो आणि जेव्हा तो आला तेव्हा त्याखाली सचैल भिजण्याची सगळ्यांनाच घाई झाली. मुख्य शिडाच्या कापडाची झोळी करून त्यात पाणी साठवून अंगावर ओतत होतो. त्याच झोळीतल्या पाण्यानं आमच्याजवळच्या जलकुप्या ((jerry cans) भरून ठेवल्या.

या प्रवासात आम्हाला शेंकडो डॉल्फिन माशांचा नयनरम्य जलविहार पहायला मिळाला. ते कधी जोडीनं तर कधी चौकडीनं सुळकन सूर मारायचे. तासनतास पोहत 'तृष्णा'ला साथ करायचे. उडत मासेही मुबलक होते. कधी कधी आमची नास्त्याची वेळ झाली हे कळल्यासारखे उडत नौकेवर येऊन टपकायचे. आमची 'आई' वाटच बघत असायची. आश्चर्याची गोष्ट म्हणजे पक्ष्यांचं दर्शन त्यामानानं फार कमी झालं. थोडेफार काळे वादळी पेट्रल, काळ्या डोक्याचे कुरव, पांढऱ्या पायांचे आणि चेहऱ्यावर ओढणी घेतल्यासारखे दिसणारे बूबी केव्हांतरी दिसत.

5550 कि. मी.च्या पूर्ण प्रवासात फक्त जहाजं दिसली. अतिसूक्ष्म लहरीच्या रेडिओवर त्यांच्याशी संपर्क साधायचा प्रयत्न केला. पण एकाही जहाजाला आम्हाला प्रतिसाद द्यावा असं वाटलं नाही.

गरमीपासून बचाव व्हावा म्हणून पावसाची वाट बघायचो आणि पाऊस आला की आंघोळीला उतावीळ व्हायचो. कधी कधी मात्र फजिती व्हायची. म्हणजे माझीच एकदा

झाली. एकदा पावसाची सर सुरू झाली, मी पटकन अंग ओलं करून घेतलं आणि दाढी केसांसकट सर्वांग साबणानं फेसवलं. आता आणखी पाऊस पडला की मस्तपैकी अंग धुवायचं की झालं. पण कसचं काय! पाऊस थांबला. आभाळ तर ढगांनी भरलेलं होतं पण पाणीच पडेना. 'येरे, येरे पावसा' सारखी गाणी म्हणून झाली तरी पाण्याचा पत्ता नाही. घराच्या टाकीत पाणी आहे पण शॉवरला पाणी नाही अशी अवस्था झाली. पाच मिनिटं झाली, दहा झाली, अंगावरच्या आणि केसांवरच्या साबणानं सगळा चिकटगुंडा झाला, तरी पाऊस नाहीच. शेवटी विचार केला की समुद्राचं पाणी वापरावं. तसं केलं खरं, पण भलतंच काहीतरी होऊन बसलं. अंगावरचा मळ, साबण आणि खारं पाणी यांच्या मिश्रणामुळे अंगावर भलताच चिकटा तयार झाला. तो काही केल्या निघेना. ते सगळं मिश्रण आणखीच घट्ट होऊ लागलं. केसांच्या जटा झाल्या. पंचानं साफ करायचा खूप प्रयत्न करून पाहिला. पण छे! चिकटा निघेचना. शेवटी जाड फणीनं विंचरून विंचरून हात, पाय, छाती, आणि डोक्यावरच्या केसांचं जंजाळ साफ करावं लागलं. सांगायचं तात्पर्य काय की अशी फजिती व्हायला नको असेल तर नौकेवर साबण वापरताना गोडं पाणी हाताशी ठेवा किंवा खारट पाण्याशी जमवून घेणारा साबण वापरा, साध्या साबणाचा फेस समुद्राच्या पाण्यानं धुवू नका.

पण उष्मा इतका होता की आम्हाला त्या खारट पाण्यानं अंघोळ करण्याशिवाय गत्यंतर नव्हतं. बदलायला पुरेसे कपडेही नव्हते. सगळेजण घामानं नुसते निथळत असायचे. समुद्र स्नानाची सुरुवात मी करून दिली. अर्थात साबणाशिवाय. बादलीनं बदाबदा अंगावर पाणी ओतून घ्यायचं. तेवढ्या वेळापुरतं कां होईना अंग मस्त गार व्हायचं. माझ्या पाठोपाठ शेखर, नवीन आणि ए. के. यांनीही तोच कित्ता गिरवला. अगदी रोज नाही तरी दोनतीन दिवसांनी समुद्र स्नानाचा कार्यक्रम व्हायचा. अंग मिठाळ आणि थोडं चिकट व्हायचं, अस्वस्थ वाटायचं, पण घामाच्या दुर्गंधीपेक्षा ते बरं वाटायचं. नौकेवर साठ्याची, जागेची कमतरता असल्यामुळे प्रत्येकाकडे कपड्याचे फक्त पाच संच होते. त्यातले दोन नौकेवर घालण्यासाठी, दोन बंदरावर घालण्यासाठी आणि जरा बरं, सभ्य दिसावं म्हणून पॉलिएस्टरचा एक सूट. बस, एवढेच कपडे होते. आमचे सगळ्यांचे सूट सारख्या, निळ्या रंगाचे होते. शिवाय कोअर ऑफ इंजिनियर्सचं चिन्ह

असलेला एकेक टाय होता. इंग्लंडमध्ये यॉटवरच्या सर्वांचे कपडे सारखेच असावेत अशी परंपरा होती. आमचं यॉटचं शिक्षणही इंग्लंडमध्ये झाल्यामुळे आम्हीही तीच परंपरा पाळत होतो.

प्रत्येकी दोनच जोड असल्यामुळे ते नेहमी धुवावे लागत. अंतर्वस्त्र एक दिवसाआड आणि वरचे कपडे हवामानानुसार तीनचार दिवसांनी धुवत असू. पाणी मात्र समुद्राचं वापरावं लागे. मळ साफ करायला साबण किंवा तत्सम काहीतरी पावडर वापरत असू. दोन तीन वेळा साबण लावावा लागत असे. तरीसुद्धा कपडे चिकचिकीत राहत. साहजिकच कुठल्याही बंदरावर उतरलं की गोड्या पाण्यानं, दोन दोनवेळा साबण अंगाला घासून अंधोळ करण्याची तृष्णा आम्हाला लागलेली असायची. कपड्यांनाही भरपूर साबण लावून धुवत असू.

कपडे वाळत घालायला नौकेवरच्या कठड्याच्या तारेचा उपयोग करावा लागे. कपडे लाकडी चिमट्यांनी घट्ट अडकवावे लागत. जोरदार वारा आणि लाटा उसळायला सुरुवात होण्याआधी कपडे काढून घ्यावे लागत. त्यावेळी चिमटे काढताना जरा ढिलाई झाली की कपडे गुल होत. माझी एकदा मोज्यांची एक जोडी, चड्डी, गंजीफ्रॉक उडून गेले होते. इतरांच्याही वाट्याला हाच अनुभव आला होता.

आत्तापर्यंत आम्हा सगळ्यांच्या तबबेती तंदुरुस्त राहिल्या होत्या. पण मार्कवेसस या फ्रेंच बेटावर पोहोचलो आणि काय बिनसलं कुणास ठाऊक. अचानक पोट बिघडणं, पोटशूळ, डोकेदुखी, सर्दी, अंग मोडून येणं, खाण्यावरची वासना उडणं, खरचटणं यापैकी काहीना काही प्रत्येकाच्या वाट्याला आलं. अर्थात फार मोठं दुखणं निघालं नाही एवढं मात्र खरं.

मार्कवेसस बेटसमूहापैकी नुकूहिवा बेटावरील तायोहे बे इथं 13 मे 1986 ला संध्याकाळी 7 वाजता पोहोचलो. आम्ही बंदर अधिकाऱ्यांशी रेडिओ संपर्क साधायचा खूप प्रयत्न केला, पण काही प्रतिसादच मिळेना. शेवटी आपत्काली वापरावयाच्या 16 वाहिनीवर, बंदरात उभ्या असलेल्या कॅमेओ नांवाच्या एका शीडनौकेशी संपर्क साधू शकलो. त्या नौकेवरील दिव्यांच्या साहाय्यानं आम्ही बंदरात शिरलो. धक्का नसल्यामुळे पाण्यातच नांगर टाकून मुक्काम केला. दुसऱ्या दिवशी बंदरावर जाऊन परदेश विभागाच्या अधिकाऱ्यांना भेटून कागदपत्रीय शिष्टाचार पूर्ण केले. गंमत म्हणजे आम्ही

येणार, याची त्यांना कल्पना होती. पण आमच्या येण्याची अपेक्षा होती 25 मेला. आम्हाला जेव्हा कळलं की नुकूहिवा इथं किंवा खरंतर संपूर्ण मार्कवेसस बेटसमूहातही येणारे पहिले भारतीय आम्हीच होतो तेव्हा आमच्या अंगावर उगाचच मूठभर मांस चढलं. त्या सगळ्यांना आमच्याबद्दल विलक्षण कतूहल होतं की कशी असतील ही भारतीय माणसं दिसायला, वागायला. विशेषतः माझ्याकडे आणि माझ्या पगडीकडे पाहून तर ते कुतूहल वाढलंच. बाजारात गेल्यावर तर प्रत्येकजण माझ्या फेट्याला हात लावायला, तो कसा बांधलाय ते बघायला उत्सुक होता.

तिथल्या फ्रेंच प्रशासकाने आम्ही नुकूहिवाच्या महिला महापौरांना भेटावं आणि तिच्याबरोबर खाना घ्यावा अशी आग्रहाची विनंती केली. आम्ही त्या विनंतीचा स्वीकार केला. जवळ जवळ चार तास मोटार प्रवास करून, वाटेत व्हॅनिलाची शेती पाहत पेरू, केळी नारळ, संत्री यांच्या बागा पाहत, फळं घेत हातीहेवु उपसागराच्या काठावर असलेल्या निसर्गरम्य ठिकाणी पोहोचलो.

महापौर निवासात एका बुटक्याशा, अंगानं मजबूत असलेल्या मध्यमवयीन स्त्रीनं जिवणी रूंद करून हसत आमचं स्वागत केलं. ती होती 'लेडी लॉर्ड मेयर.' आम्हाला त्यांच्या हसतमुख मुलींनी हार घातले. डोक्यावर फुलांचेच छोटे छोटे मुकुट ठेवले. थोड्या वेळानं आम्ही जेवायला बसलो. स्थानिक पदार्थांचं रीतसर चौफेर भोजन होतं. नंतर गावात चक्कर मारली, चौपाटी पाहिली, एका शाळेलाही भेट दिली. तिथे अर्थातच सगळ्यांच्या नजरा दाढी फेट्यामुळे माझ्यावरच खिळलेल्या होत्या. आम्हाला शहाळ्याचं मधुर पाणी देण्यात आलं. तेवढ्यात एकजण पटकन नारळाच्या झाडावर चढला आणि काही शहाळी खाली पाडली. ती सोलून दाखवण्याचं प्रात्यक्षिकही दाखवून झालं. मग केएस, एके आणि मी अशा तिघांना लेडी लॉर्ड मेयरच्या मुलीनं स्वतः वनस्पतीजन्य रंगानं रंगवलेले दुपट्टे भेट म्हणून दिले. फारच सुंदर होती ती भेट. पण त्यानंतरची खरी भेट पुढेच होती.

आम्ही आता निघणार तेवढ्यात आमच्या मार्गदर्शकानं एक बिल नजर केलं. आम्हाला हे कसलं बिल ते काही कळेना. आम्हाला वाटलं त्या शहाळ्याचं किंवा त्या भेट मिळालेल्या दुपट्ट्याचं बिल असेल. पण त्याचं कारण ऐकून आमची दांडीच उडाली. लेडी लॉर्ड मेयरनं तिच्या घरी किंवा खाणावळीत जे अप्रतिम जेवण दिलं त्याचं बिल

आमच्यासमोर भेट म्हणून आलं होतं. त्यावरची रक्कम वाचून तर आमचे डोळेच पांढरे व्हायची वेळ आली. 14000 एफपीएफ (French Pacific Francs) म्हणजे जवळ जवळ 1500 रुपये. बापरे, आमच्या दैनंदिन भत्याच्या दुप्पट रक्कम होती ती. नाईलाजानं ते पैसे दिले आणि घाईघाईनं नौकेकडे गेलो. न जाणो शहाळी आणि दुपट्याचं बिल भेट म्हणून समोर यायचं.

बंदराच्या वाटेवर शेतातली ताजी भाजी, खूप सारी फळं खरेदी केली. पाणी, डिझेल घेतलं आणि शिडं उभारून ताहिती बेटांकडे कूच केलं. वेळ होती 17 मे 1986 संध्याकाळी साडेपाच वाजताची. 30 किलोमीटर वेगाचा वारा होता. पण समुद्राला फुगवटा मात्र बेताचाच होता. मग अचानक सगळं स्तब्ध झालं, स्मशानशांतता पसरल्यागत झालं. पाण्याची, वाऱ्याची कसलीही हालचाल व्हायची थांबली. हे पवन दुर्भिक्ष दोन दिवस टिकलं. 'तृष्णा' जागेवरच डुलत राहिली. आमची ऊर्जा यंत्रणा मात्र चोख काम करत होती. बॅटच्या पूर्णपणे विद्युतभारित झालेल्या होत्या. पण एक जरा वेगळीच गडबड झाली. इंजिनाच्या उच्छ्वासनलिकेला किंचित भोक पडलं. परिणामी नौकेच्या राहण्याच्या कक्षात धूरच धूर झाला.

मे 1986 च्या 26, 27 तारखेला 35 कि. मी. वेगाचे वारे वाहू लागले. तो वेग वाढून 55 कि. मी. वेगाचं वादळ सुरू झालं. समुद्रात 4, 5 मीटर उंचीच्या लाटा उसळू लागल्या. सुमारे 18 तास हा धुमाकूळ चालू राहिला. ताहितीपर्यंतचा हा शेवटचा टप्पा फारच त्रासदायक ठरला.

27 मेला फ्रेंच नौदलाच्या एका जहाजानं आम्हाला मार्गदर्शन करत ताहिती बेटाच्या पपीते (Papeete) बंदरात नेलं. 'तृष्णा'ला बऱ्याच डागडुजीची गरज होती. इंजिनाचा उच्छ्वास नीट होत नव्हता. दोन फाटलेली शिडं रफू करायला हवी होती. शिडं चढवण्याचा सरंजाम, त्याचे दोर सैल झाले होते. ते नीट कसायला हवे होते. हातरहाट उघडून त्यांना तेलपाणी करणं जरूरीचं होतं. संडासाचे पंपही नीट करायला हवे होते. मेजर ए. के. सिंगचा धातूचा कृत्रिम पाय तुटला होता त्याचं सांधकाम तातडीनं करायला हवं होतं. ही सगळी कामं आम्ही सहा दिवसात पूर्ण केली. पॅसिफिकमधल्या फ्रेंच संयुक्त दलाचा सहप्रमुख रिअर अॅडमिरल थॉरियॉट याची तिथंच भेट झाली. या पदाबरोबरच पॅसिफिक महासागरात असलेल्या निर्मनुष्य बेटांवर फ्रान्सतर्फे होणाऱ्या

अणुस्फोट चाचण्यांचाही तो प्रमुख होता. आम्ही निघतांना आमचं वेळापत्रक त्यांना दिलं. एवढ्यासाठी की त्यांच्या अणुस्फोट चाचण्यामध्ये आमची 'तृष्णा' सापडायला नको.

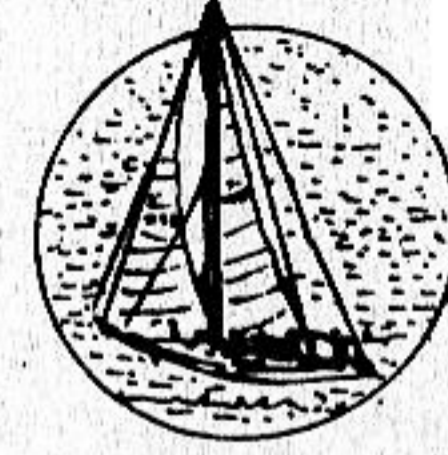
पपीते बेटावर स्थानिक आणि फ्रेंच संस्कृतीचं फार छान मिश्रण झालेलं आहे. त्यांचे नृत्याचे कार्यक्रम फार बहारदार होते. विशेषतः 'तमुरे' नावाचा नाच. तो नाच फार आवडला त्याचं साधं कारण म्हणजे आम्हालाही तो प्रकार नाचता आला. इथेही सरदारजी चौधरी, म्हणजे मीच, चांगलाच लोकप्रिय ठरलो. कारण पुन्हा एकदा माझी दाढी आणि फेटापगडी. स्त्री, पुरुष सगळ्यांनाच कुतूहल होतं माझ्या पगडीचं. प्रत्येकजण हात लावून बघायचा. वैतागच झाला होता त्या गोष्टीचा. माझ्या पगडीला पाच मीटर कापड लागतं हे पाहून सगळे चकित व्हायचे. कारण दीड मीटर कापडात



नाविकगणातील एकमेव शीख सभासद कर्नल टी. पी. एस. सिंह यांना दाढी, फेट्यामुळे मिळत असलेली लोकप्रियता पाहून प्रभावित झालेल्या लेफ्ट. नवीन आहुजानं ताहिती बेटावरील पपीते इथं लोकांचं लक्ष वेधून घेण्यासाठी शीख फेटा परिधान केला.

त्यांचा अंगभर पोशाख व्हायचा. 'पारो' म्हणतात त्या पोशाखाला. आमची भोजन व्यवस्था पाहणाऱ्या पॉलिनेशियन मुलींनी तर मी फेटा कसा गुंडाळतो ते दाखवण्याची फर्माईश केली. फक्त काही मिनिटातच बांधता येतो हे पाहून त्या अचंबित झाल्या.

माझ्या फेट्याची लोकप्रियता पाहून नवीन आहुजालाही खुमखुमी आली. माझ्याजवळ आणखी एक होता. तो त्यानं डोक्याला गुंडाळला आणि बाजारात गेला, भाव खायला. आम्ही 3 जूनला पपीते सोडलं.

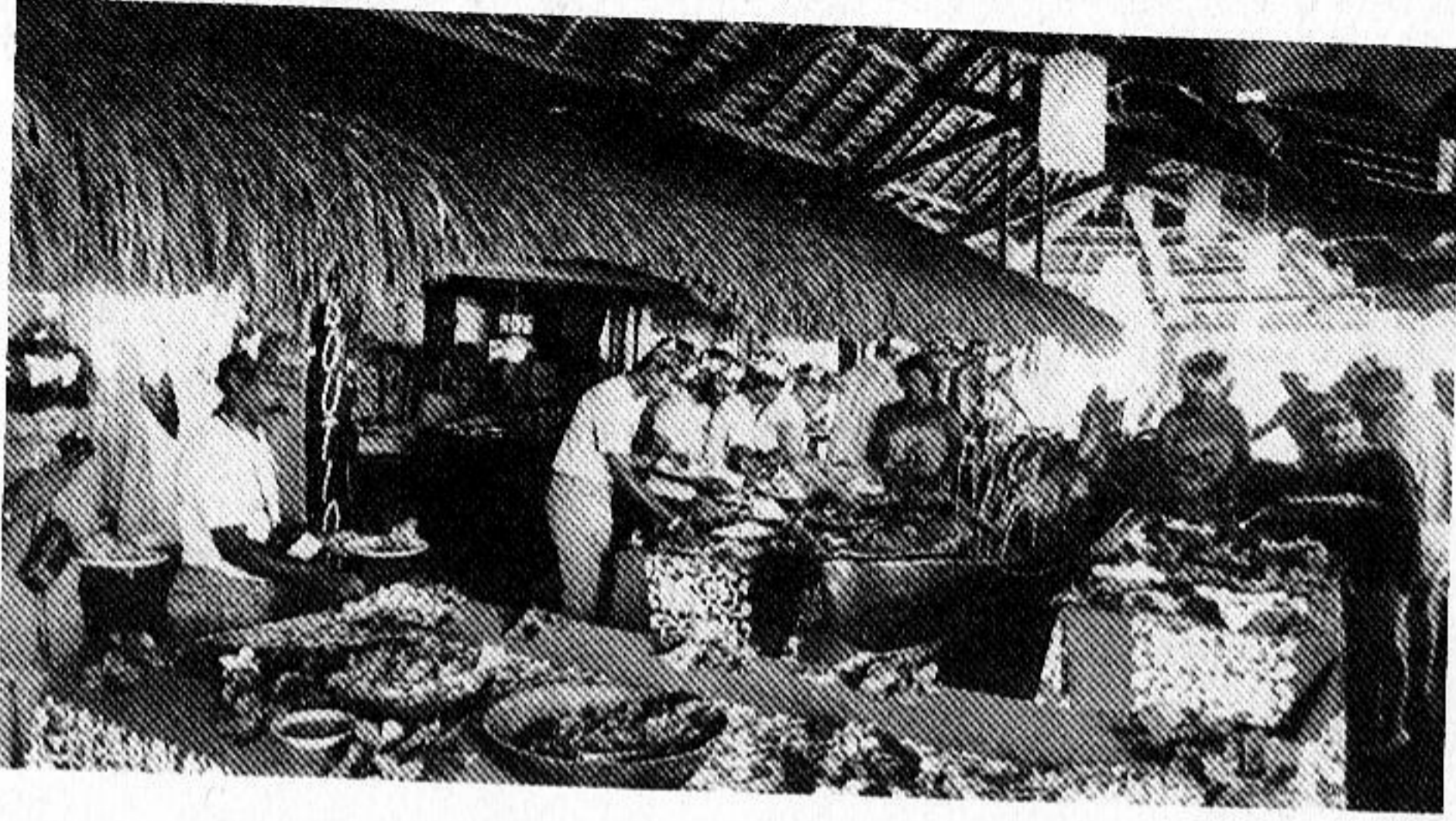


ताहिती ते सिडनी

पपीतेपासून काही कि. मी. गेलो न गेलो तोच हवा बिघडू लागली. 45 कि. मी. वेगाच्या वाऱ्यावर स्वार होऊन पाऊसही कोसळू लागला. सागराला उधाण आलं. आम्ही सगळेच मळमळीनं बेजार झालो. आमच्या पायातलं गेलेलं त्राण परत यायला काही तास लागले.

तिथून जवळच असलेलं बोराबोरा हे बेट पहायला आम्ही उत्सुक होतो. जगातल्या अतिसुंदर बेटापैकी एक मानलं जातं. 260 कि. मी. अंतर आम्ही झपाट्यानं, दीड दिवसातच पार केलं. बोराबोराला आम्ही 8 जूनला उषःकाल होताहोता पोहोचलो. तिथं निळ्या, हिरव्या रंगांच्या विविध छटा असलेलं सुंदर खजण होतं. त्याच्या काठावर पामवृक्ष गर्दीनं उभे होते. त्यातच अधूनमधून झोपड्या पेरल्यासारख्या दिसत होत्या. त्या डोहात आम्ही मजेत पोहलो. स्नॉर्केलिंग केले. सर्फींगसुद्धा केलं. सर्फींग म्हणजे उसळणाऱ्या लाटांवर शीड फळीवर उभं राहून स्वार होण्याचा खेळ. नौकेऐवजी एक फळी असते. त्यावर हातानंच फिरवता येईल असं छोटसं शीड असतं. वाऱ्याची दिशा अजमावत ते शीड फिरवून त्यात भरणाऱ्या हवेच्या जोरावर, फेसाळत्या लाटांवर विहार करायचा. (खरं तर मला हा खेळ नवीन होता. पण एका तासातच मला तो जमायला लागला.) शार्क माशांना खाद्य देण्याचा कार्यक्रमही बघायला मिळाला. एकूण धमाल आली.

बेटावर चक्कर मारली. तिथल्या लोकांशी आमचं चांगलंच जमलं. आमच्यासाठी त्यांनी खास मेजवानी आयोजित केली. अशा मेजवानीला 'तमारा' म्हणतात. सोबत स्थानिक नाचाचाही कार्यक्रम झाला. त्या लोकांना आमच्याशी दोस्ती करावीशी वाटली



नाविकगण 29 मे 1986 रोजी मूरिया बेटावर खास ताहिती मेजवानीचा आस्वाद घेतांना.

याला कारण बहुधा आमच्या त्वचेचा रंग त्यांच्याशी मिळताजुळता होता. गंमत म्हणजे त्यांच्यातले काहीजण आमचा हात आपल्या हाताजवळ धरून, रंगातलं साम्य न्याहाळत मनमोकळं हसत. आम्ही तिथल्या एका डिस्को नृत्यगृहाला भेट दिली. त्यांनी यापूर्वी भारतीय माणसं कधीच पाहिली नव्हती. त्यामुळे मी जेव्हा एका मुलीला नाचासाठी आमंत्रण दिलं तेव्हा तिच्या चेहऱ्यावर कमालीचं आश्चर्य झळकलं. आम्ही नाचाच्या गिरक्या घेऊ लागलो तेव्हा संपूर्ण नृत्यगृह थबकून आमच्याकडे पाहत राहिलं. नंतर आणखीही कुणाकुणाबरोबर नाचाचा आनंद घेतला. आमच्यात भाषेच्या अडचणीमुळे शाब्दिक संवाद होऊ शकत नव्हता म्हणून खुणांची भाषाच वापरावी लागली.

ताहिती आणि बोराबोराच्या काही मजेशीर चालीरिती तिथं पहायला मिळाल्या. अविवाहित आणि घटस्फोटित स्त्रिया 'तायरे' नांवाचं फूल आपल्या डाय्या कानाच्या वर केसात खोवत, तर विवाहित स्त्रिया उजव्या बाजूला खोवत. त्यामुळे कुठल्याही मुलीजवळ जाताना संभाळूनच जावं लागे. मुरलेल्या माशाचा एक वेगळाच प्रकार तिथं

खायला मिळाला. माशाचे तुकडे लिंबाच्या रसात चांगले दोन तास मुरवले जातात. मग ते तुकडे नारळाच्या दुधात मिरी, मीठ, मिरच्या घालून खायचे. मस्त लागत होते. पण ते मासे शिजवलेले नसून कच्चेच आहेत असं कळलं तेव्हा आमच्यापैकी काही जणांच्या घशाखाली ते उतरेनात.

तिथल्या थोड्याशा मुक्कामात आम्ही काही फ्रेंच पॉलिनेशियन शब्दप्रयोग, वाक्यप्रयोग उच्चारायला शिकलो. 8 जून 1986 ला रविवार होता. आमचे नवीन झालेले मित्र रविवार असूनही आम्हाला निरोप घायला बंदरावर आले होते. त्यांच्यात अशी एक म्हण आहे, रविवारी सकाळी कुठल्याही नागरिकाला 'जागा हो, काम कर' असं कुणी सांगू शकत नाही. अगदीच नाही म्हणायला काही लोक रविवारी सकाळी प्रार्थनेसाठी चर्चमध्ये जातात. पण तसे थोडेच. पण त्यादिवशी खास आमच्यासाठी म्हणून आले. येतांना ताज्या फळांची भेट आणली होती. अननस, केळी, संत्री, किनू, सीताफळ, शहाळी, लिंबं वगैरे फळांची नुसती लयलूट केली होती. भलताच हृदयंगम निरोप समारंभ झाला तो.

वारा बहुधा आम्ही बोराबोराहून निघायचीच वाट बघत होता. 45 किलोमीटर वेगानं वारे घोंगावू लागले. लाटांची उंचीही 4 ते 6 मीटरपर्यंत चढू लागली. नौका चांगलीच आडवी तिडवी डोलू लागली. सगळ्याच्याच पोटात ढवळू लागलं. त्यातच महामूर पाऊस सुरू झाला. शहाळी आणि इतर फळं एका जाळीत बांधून टांगून ठेवली होती. ती सुटली आणि सगळी फळं नौकेच्या डेकवर इतस्ततः पळू लागली. वारा असला तरी आमची प्रगती चांगली होती. चार दिवसांनी हवा बदलली. इतकी की पुढचे दोन दिवस सगळी हालचाल थांबली आणि सगळं स्तब्ध झालं. मग हळूहळू धीम्या गतीनं प्रवास सुरू झाला. त्याच मार्गात दोन देवमाशांना धडक बसायची फक्त बाकी राहिली होती. नौका जवळ गेली तरी पठ्ठे हलेनात. शेवटी आम्हालाच दिशा बदलावी लागली. त्यांना वळसा घातला तेव्हा ते फक्त 30 मीटर अंतरावर होते. नीट पाहताना लक्षात आलं की त्यांची लांबी सुमारे 15 मीटर होती. आमचं लक्ष आहे हे सांगण्यासाठीच बहुधा त्यांनी पाण्याचे फवारे उडवून आम्हाला सूचना दिली.

प्रवासाच्या ह्याच टप्प्यात माझा घसा कामातनं गेला. अंगात ताप चढला आणि डोकेदुखीही सुरू झाली. मेजर के. एस. रावनं माझी टेहळणीची पाळी आपल्या अंगावर

ध्यायची तयारी दाखवली. पण आपल्या कामाचा वाटा दुसऱ्या कुणाला उचलावा लागू नये अशी माझी इच्छा असल्यामुळे मी त्याला नकार दिला. सुदैवानं माझा ताप हटला आणि घसाही पुढच्या काही दिवसात सुधारला.

आमच्याकडे फळांचा प्रचंड साठा असल्यामुळे आम्ही फळं हाच मुख्य आहार ठरवला. प्रत्येकजण दिवसाला दहाबारा केळी, दोन ते तीन अननस, पाच ते सहा सीताफळं, सहा ते आठ संत्री आणि दोन ते तीन शहाळी फस्त करत असे.

13 जून 1986 ला आम्ही कुक बेटसमूहातल्या रारोटोंगा इथं पोहोचलो.

नौकेवरच्या कामातनं वेळ काढून आम्ही बेटावर फेरी मारायचा कार्यक्रम करत होतो. स्थानिक नृत्यप्रकार पहायला मिळायचे. एका संध्याकाळी पाश्चिमात्य संगीताच्या कार्यक्रमाला गेलो. हा वाद्यवृंद पश्चिम समोआहून आलेला होता. ए. के. आणि नवीन यांनी मीही काही इंग्लिश गाणी म्हणावीत असा आग्रह धरला. मीही अनमान न करता एल्विस प्रिस्लेची चारदोन गाणी म्हटली. त्यावर टाळ्यांचा कडकडाट झाला आणि पुनश्चेकदाचा (encores) आग्रह झाला. एक भारतीय, त्यात सरदारजी आणि चक्क इंग्लिशमध्ये गाणी म्हणतो म्हणजे फारच झालं, असं सगळ्यांना वाटलं असावं.

तिथं असलेल्या काही भारतीय कुटुंबांमध्ये झक्कपैकी भारतीय भोजनाचा आस्वाद घेता आला. रविवारच्या चर्चमधील प्रार्थनेला आम्हाला खास आमंत्रण देण्यात आलं होतं आणि नंतर भरघोस जेवणाचा बेतही जमवला होता. ते करमणुकीचे सर्व अधिकृत कार्यक्रम शनिवारी मध्यरात्री संपवण्याची काळजी घेत. जेणेकरून रविवारी सकाळी सगळ्यांना चर्चमध्ये जाणं सोईचं व्हावं. आम्ही तर आदरणीय पाहुणे झालो होतो. एका समारंभात उपपंतप्रधान तेराईपाई म्होते यांच्या उपस्थितीत न्यायमूर्ती अॅपशीर्ट यांनी आमची इतर मंडळींशी ओळख करून दिली.

16 जूनला आम्ही निघणार तेवढ्यात ए. के. चा कृत्रिम पाय सांध्यात पुन्हा तुटला. समाधानाची गोष्ट अशी की त्या दिवशी सुटी असूनही तिथल्या भारतीय मंडळींनी तो पाय दुरूस्त करायला मदत केली. ते सगळं करून आम्हाला निघायला 17 जूनला संध्याकाळी साडेपाच वाजले.

हवामानखात्याच्या अंदाजानुसार खवळलेला समुद्र, 28 कि. मी. वेगाचे पूर्वेकडचे वारे पावसासह अपेक्षित होते, तरीही आम्ही निघायचं ठरवलं. पुढचे तीन दिवस

खरोखरच घमासान पाऊस पडत राहिला. नौकेवर सतत चिकचिक ओलं आणि गारठलेलं राहत होतं. असं असलं तरी आमची प्रगती चांगली होती. दर दिवशी 220 ते 240 कि. मी. सरकत होतो. मुळात आम्ही रारोटोंगाहून सरळ न्यूझिलंडमध्ये ऑकलंडला जायचं ठरवलं होतं. पण फिजी बेटातल्या भारतीयांनी आमच्याकडे या असा जाम आग्रह केला. हे सगळं अर्थातच रेडिओवरनं. याचा अर्थ 2800 कि. मी. जास्तीचा प्रवास झाला असता आणि त्यात तीस ते पस्तीस दिवस मोडले असते. तसे आम्ही वेळेच्या आधी होतो. त्यामुळे वेळ हा काही मुद्दा नव्हता. धोका होता तो ऑकलंड आणि सिडनीला जाताना दक्षिण गोलार्धातल्या हाडं फोडणाऱ्या कडक हिवाळ्याला तोंड घावं लागण्याचा. आम्ही फिजी बेटाबाबत मतदान घ्यायचं ठरवलं. मतांची विभागणी सम झाली. तिघं म्हणाले जाऊया, तिघांनी नकार दर्शवला. शेवटी मी माझं वडीलकीचं मत जाण्याच्या बाजूनं दिलं. मग काय, निघालो फिजीकडे.

पॅसिफिक महासागरातील पाण्याचा फुगवटा आक्रमक होत चालला होता. त्यामुळे नौका प्रचंड हलत होती. कुणालाही बरं वाटत नव्हतं. मी तर डोकेदुखी आणि मळमळण्यानं बेजार झालो होतो. विश्रांतीसाठी फळीघरातच पडून राहावं लागत होतं.

या प्रवास टप्प्यात अनेक डॉल्फिन विहार करताना दिसले. काही तर नौकेच्या अंगचटीला येत होते. बऱ्याच देवमाशांनीही दर्शन दिलं. पण त्यातलं कुणी जवळ आलं की भीतीच वाटायची. मला आठवतंय, 20 जूनला मी आणि नवीन डेकपाळीवर असताना दोन देवमासे आमच्या नौकेभोवती चांगले अर्धा तास गोल गोल फेऱ्या मारत होते. ते पाहून आमची भीतीनं गाळणच उडाली होती. मध्येच केव्हातरी त्यातला एक सूर मारून नौकेच्या खाली जायचा आणि दुसरा 'तृष्णा'ला अगदी चिकटायला, 5 मीटर पर्यंत यायचा. शक्यता अशी आहे की आमच्यासारख्या नौकेला ते देवमासाच समजत असावेत. आणि म्हणून दोस्ती मरण्याच्या इराद्यानं, हस्तांदोलन करता येत नसल्यामुळे अंगाला अंग घासून आत्मियता व्यक्त करण्यासाठी जवळ येत असावेत. हे म्हणजे एखाद्या पाणघोड्यानं माणसाला लगटून त्याच्यावरचं प्रेम व्यक्त करण्यासारखं आहे. आम्हाला असलं प्रेम परवडणारं नव्हतं. कुणी सांगावं, त्यानं लाडानं घेतलेली एक गिरकी किंवा शेपटीचा लहानसा फटका आमची फायबर ग्लासची नौका फोडून आम्हाला रसातळाला पोहोचवायचा. त्या देवमाशांच्या 'प्रेमामुळे' आम्ही भयभीत होऊन इतर

सहकाऱ्यांना जीवरक्षक जाकीट घालून तयार राहायला सांगितलं होतं. रबरी होडीसुद्धा तयार ठेवली होती. आम्ही आरडाओरडा केला, शार्करोधी द्राव पाण्यात सोडला, इंजीन सुरू करून त्यांना घाबरवायचा प्रयत्न केला. पण छे, ते ढिम्म हलेनात. त्यातच भर म्हणून की काय इंजीनच बंद पडलं. तासाभराच्या खटपटीनंतर ते पुन्हा चालू झालं. तोपर्यंत आम्ही गॅसवरच होतो. शेवटी देवमासे हलत नाहीत तर आपणच पळ काढावा म्हणून आम्हीच दूर गेलो. 23 जूनला ए. के. आणि भारती यांना दोन देवमासे दिसले. काही तासांनी मला आणि नवीनलाही एक जोडी दिसली. ताहितीमधल्या नौका चालकांनी आम्हाला सांगितलेला प्रसंग आठवून अंगावर काटा उभा राहिला. एका रात्री एका देवमाशानं त्यांची नौका उंच उचलली आणि भिरकावून दिली. त्या भानगडीत त्यांचं सुकाणूच तुटलं. सुकाणूशिवाय हेलपाटत कसेबसे ते ताहितीला पोहोचले. 25 जूनला आम्ही आंतरराष्ट्रीय दिनरेषा ओलांडली आणि 25 जूनला बुट्टी मारून एकदम 26 जूनमध्ये प्रवेश केला.

30 जूनलाही वारा आणि समुद्र रागावलेलेच होते. मेघाच्छादित आकाशातून पावसाचं मंत्रपठण चालू होतं. हा पठणकाल चांगला सात दिवस चालला. फिजीला जाण्याच्या निर्णयाबद्दल मलाच पश्चात्ताप वाटू लागला. शेवटी एकदाचे फिजीची राजधानी सुवा इथं पोहोचलो. सुवाजवळ खूप दंतूर खडक आहेत, शिवाय बंदरात शिरायची वाट खूप अरुंद आहे. त्यामुळे एक मार्गदर्शक बोट मागवली आणि तिचं बोट धरून बंदरात प्रवेश केला आणि रात्रीसाठी धक्क्यालगत नांगर टाकला.

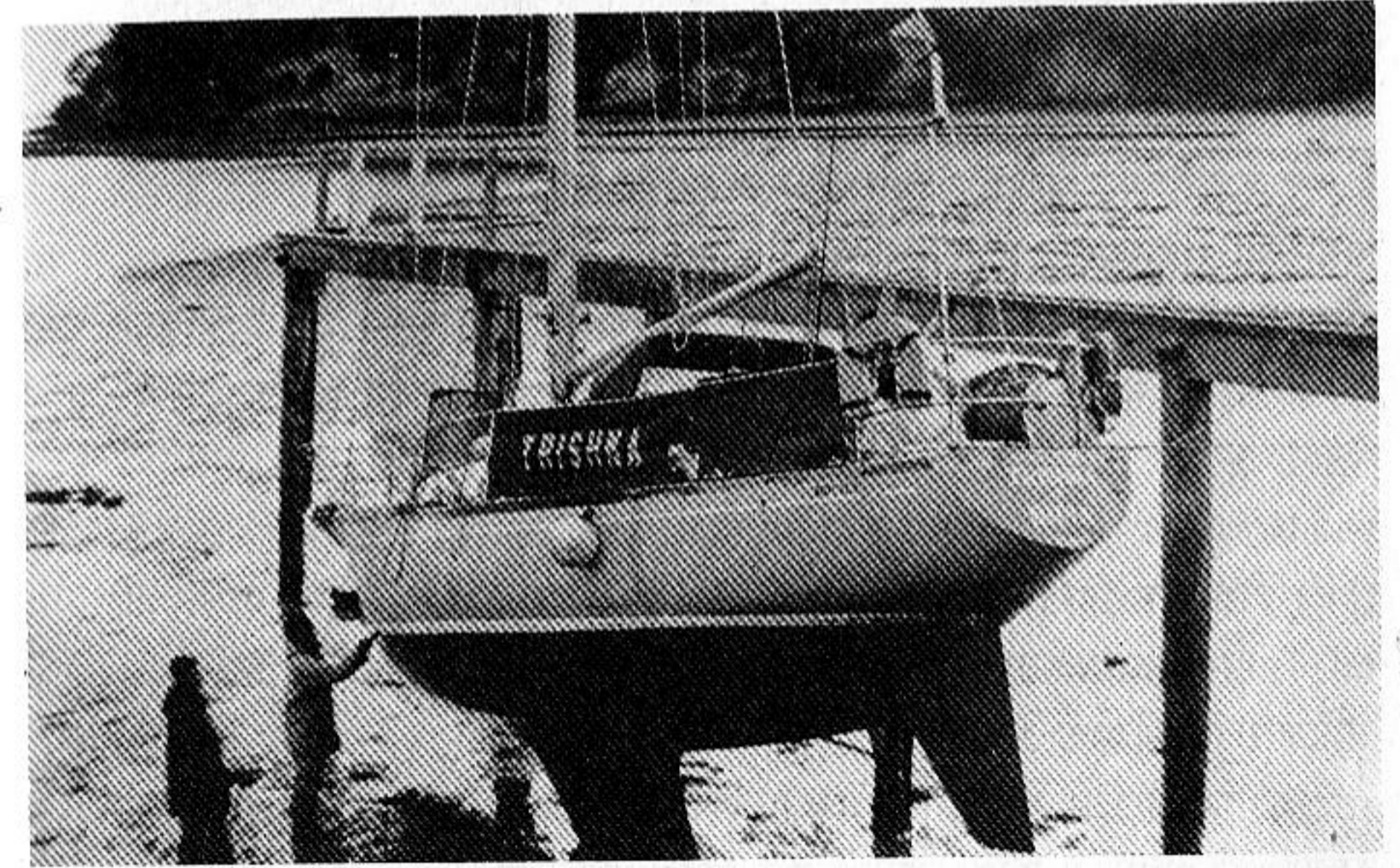
वालू वे इथं आमचं अत्यंत हार्दिक स्वागत झालं. स्वागतगीत वाजवायला पोलीस वाद्यवृंद हजर होता. 'तृष्णा'चं फिजीमध्ये स्वागत असे' असे कापडी फलक झळकत होते.

सुवा हे आधुनिक शहर आहे. गगनचुंबी इमारती, मोठाली डिपार्टमेंटल स्टोअर्स यांनी शहर नटलेलं आहे. ती दुकानं विविध प्रकारच्या भारतीय वस्तूंनी भरलेली आहेत. भारतीय हॉटेलं आणि उपहारगृहंही मुबलक आहेत. आम्ही तिथल्या भारतीय पदार्थांचा आस्वाद घेतला हे वेगळं सांगायलाच नको. भारतीयांच्या मालकीची ऊसाची शेतीही पाहायला गेलो होतो. फिजीमधल्या भारतीयांचं एकूण राहणीमान उच्च दर्जाचं आहे आणि तिथल्या व्यापारउदिमात त्यांचा वरचष्मा आहे.

फिजीचे गव्हर्नर जनरल गनीलाऊ यांना भेटण्याची संधी मिळाली. ते सहसा

पाहुण्यांना भेटत नाहीत. पण आम्ही अपवाद ठरलो, कारण आम्ही भारतातून आलो होतो आणि शिडाच्या नौकेतून जगप्रवास करण्याची कल्पना त्यांना खूप आवडली होती. तिथल्या लष्करातील एक वरिष्ठ अधिकारी ब्रिगेडियर स्मितीवेनी रबुका हे आमचे मार्गदर्शक होते. त्यांचं लष्करी शिक्षण भारतातच वेलिंग्टन इथल्या डिफेन्स सर्विसेस स्टाफ कॉलेजमध्ये झालं होतं. खूपच मनमिळाऊ वाटले. पण काही दिवसानंतर वर्तमानपत्रांतून वाचलं की याच अधिकाऱ्यानं लष्करी उठाव करून सरकार उलथवून टाकलं, सत्ता ताब्यात घेतली आणि भारतीयांच्या विरोधात कायदेकानू केले, तेव्हा आम्हाला धक्काच बसला.

8 जुलैला जेव्हा आम्ही फिजी बेटाचा निरोप घेतला तेव्हा भारतवंशीय नागरिक खूप मोठ्या संख्येनं आम्हाला निरोप घायला बंदरावर हजर होते. त्यांनी आमच्यावर खाद्यभेटींचा अक्षरशः वर्षाव केला.



फिजीच्या वाटेवर जबरदस्त तडाखे बसलेल्या 'तृष्णा'ची ओहोटीची वेळ साधून तपासणी केली तेव्हा.

9 जुलैला 35 ते 40 कि. मी. वेगाच्या वाऱ्याशी गाठ पडली, तरीसुद्धा प्रगती ठीक होती. त्या रात्री 15 ते 20 सें. मी. लांबीच्या एका उडत माशानं माझ्या अंगावरच उडी घेतली. चांगलाच हेलपाटलो मी. वारा 65 कि. मी. वेगानं फोफावू लागला. लाटा नौकेवर चढून फुटू लागल्या. 'पाणीच पाणी चहूंकडे' अशी स्थिती झाली. साठलेलं पाणी पंपानं उपसून टाकावं लागत होतं. अशा परिस्थितीत नौका हाकणं अजिबात सुखाचं नव्हतं. कुणालाही खायची इच्छा होत नव्हती. पण द्रवपदार्थ मात्र अक्षरशः जबरदस्तीनं ढोसत होतो. नाहीतर शरीराचं निर्जलीकरण होण्याचा धोका होता. हवेतला गारठा वाढत होता. बोचरे वारे वाहत होते. थंडीवाऱ्यापासून बचाव करण्यासाठी गरम मोजे, जलरोधक बूट, विजार, गरम गंजी, गळाबंद पुलओव्हर, लोकरीचा गळपट्टा या सगळ्यांवर जलरोधक विजार आणि जाकीट चढवलं होतं. इतका जामानिमा करूनही थंडी हाडं फोडत होती. आमचे जलरोधक कपडे विशेष पद्धतीनं आतमध्ये औष्णिक अस्तर लावून (Thermal) तयार केलेले होते. त्यामुळे आम्ही कोरडे आणि गरम राहावं अशी अपेक्षा होती. पण उसळणाऱ्या लाटांना हे मान्य नव्हतं. लाटांचं बर्फगार पाणी पार आत गंजीपर्यंत पोहोचून चिंब करत होतं.

लाटांच्या सर्व बाजूंनी बसणाऱ्या थपडांमुळे फळीघरात इकडे तिकडे फेकले जात होतो. या सगळ्या फेकाफेकीत ए. के. सिंगचा पाय असह्य दुखू लागला. एकदा मी शौचालयात असताना एका प्रचंड लाटेच्या धडाक्यानं नौका हेलपाटली, मी शौचालयाच्या दारावर धडकलो. माझ्या वजनानं दार तुटून मी बाहेरच्या फडताळावर आदळलो आणि तेसुद्धा तुटलं.

16 जुलैला मुख्य शिडाच्या चिंध्या झाल्या. आता आमची दोन्ही मुख्य शिडं निकामी झाली होती. वादळात वापरायचं तीन पदरी शीड वर चढवलं आणि मार्गकमणा सुरू ठेवली. ही सारी प्रक्रिया आम्ही साध्या आणि व्हिडिओ कॅमेऱ्यावर चित्रित केली. फार अविस्मरणीय चित्रण झालं आहे.

या वादळी शिडांमुळे आमची गती कमी झाली. तेव्हा मी आणि मेजर राव यांनी ठरवलं की फाटकी शिडं सुई दोऱ्यानं शिवायची. वास्तविक अशा तऱ्हेची दुरूस्ती करायला खास यंत्र असतं. पण नौकेवर ती सोय नव्हती. त्यामुळे हातीच शिवावं लागलं. त्या जाड कापडातून सुया खुपसतांना त्या बोटातही घुसायच्या आणि मग रक्त वाहायचं.



टास्मन या समुद्रात लाटांच्या तांडवाशी झुंज देताना.

पण तसंच काम रेटून सहा तासात शीड वापरता येण्याजोगं दुरूस्त करून झालं आणि ते वर चढवलंसुद्धा. आता वेग 7 ते 9 कि. मी. एवढा वाढला. एवढं झालं तरी लाटांच्या प्रचंड रेट्यामुळे नौका उजव्या बाजूला 60 अंश कललेली होती. त्या बाजूचा कठडा सतत पाण्याखाली राहत होता. तपमान 1 ते 2 अंशापर्यंत उतरलेलं होतं. पण घोंघावणाऱ्या आणि बोचणाऱ्या वाऱ्यामुळे ते आणखीनच कमी भासत होतं. आम्ही अगदी वैतागलो होतो. फिजीला जाण्याच्या बाजूनं मत दिल्याचा माझा मलाच पुन्हा पश्चाताप होत होता. एव्हाना आम्ही ऑस्ट्रेलियात पोहचलोसुद्धा असतो.

21 जुलैला आमचं मुख्य शीड पुन्हा टरकलं. त्यामुळे पुन्हा एकदा लहान शिडांवर काम भागवावं लागलं. मी रात्रपाळीवर असताना एक जहाज येताना दिसलं. त्यांना 16 वाहिनीवर सूचना द्यायचा प्रयत्न करू लागलो. पण काही प्रतिसादच मिळेना. जहाज सरळ आमच्यावर चाल करून येत असल्यासारखं सरकत होतं. वाटलं की धडक बसणार

आम्हाला. रेडिओवर सतत संपर्क साधायचा प्रयत्न करत होतो, पण काही प्रत्युत्तरच मिळत नव्हतं. शेवटी ते जहाज केवळ 500 मीटरवर असताना आम्हालाच मार्ग बदलावा लागला. त्यामुळे पुढच्या खांद्याच्या भागाला जहाजाची धडक बसण्यापासून 'तृष्णा' बचावली.

वारे समोरून येत होते त्यामुळे आमचा वेग मंदावला होता. साहजिकच ऑकलंडमध्ये पोहोचायला आम्हाला फारच उशीर झाला. 22 जुलैला आम्ही पोहोचलो तेव्हा आमचं स्वागत करायला आलेली मंडळी वाट पाहून निघून गेलेली होती. एक जण मात्र ताटकळत थांबलेला होता. तो होता मेजर ए. भट्टाचार्य. 'भट्टा' ऑकलंडमध्ये नवीन आहुजाला खो देणार होता.

ऑकलंडमध्ये आम्हाला नौकेचं खूपच काम करून घ्यावं लागलं. तिथल्या मुक्कामात न्यूझीलंडच्या KZ-7 या अप्रतिम शीडनौकेच्या जलवतरणाला हजर राहण्याची संधी



'तृष्णा'चा नाविकगण न्यूझीलंडमधील ऑकलंड बंदराचा निरोप घेताना.

मिळाली. पुढच्या वर्षी 1987 मध्ये ऑस्ट्रेलियात होणाऱ्या अमेरिका कप स्पर्धेत ती नौका भाग घेणार होती. शिडाच्या नौकेतून एकटीनं जगप्रवास केलेली ब्रिटनची नाओमी जोन्स के झेड-7 जलावतरणासाठी खास पाहुणी म्हणून आली होती. तसंच जगातील इतर अनेक नामवंत नाविकांना या समारंभासाठी खास आमंत्रित केलेलं होतं. या के झेड-7 नौकेसाठी एक खास धून केलेली होती. जलावतरणापूर्वी ती धून वाजवत त्या नौकेची रस्त्यामधून वाजतगाजत मिरवणूक काढण्यात आली होती.

ऑकलंड हे शिडांचं शहर म्हणून ओळखलं जातं. कारण निम्या कुटुंबांच्या मालकीची किमान एकतरी 'यॉट' असतेच. बंदर विभागातल्या पाण्यात जिकडे तिकडे या नौकांच्या डोलकाठ्या डुलताना दिसतात. ऑकलंडमधलं नौकानयन हिवाळ्यामुळे केव्हाच थंडावलं होतं. खराब हवामानात तिथले नाविक कुठेही लांबवर जात नाहीत. म्हणूनच तसल्या हवामानातही टास्मन समुद्रातून सिडनीला आमच्या जाण्याच्या निर्णयानं अनेकांना स्तंभित केलं.

1986 च्या 3 ऑगस्टला आम्ही ऑकलंड सोडलं. आम्हाला निरोप घायला भारतीय राजदूत, न्यूझीलंड नौदलाचे अधिकारी, भारतीय आणि इतर मित्रमंडळी असे बरेच लोक हजर होते. हवामानाचं भाकीत फारसं बरं नव्हतं. त्यानुसार लवकरच पावसाला सुरुवात झाली. पण त्याकडे लक्ष घायला आम्हाला फारसा वेळच नव्हता. आम्ही मेजर भट्टाकडून घरची खबर घायला उत्सुक होतो. बंदरावर कामाच्या गडबडीमुळे त्याच्याशी बोलायला निवांतपणा मिळाला नव्हता. त्याने भारतातून येताना घराकडचा खाऊ, लोणची, तसंच पत्रं आणि छायाचित्रांचा गूठाही आणला होता.

दक्षिण गोलार्धातील 30 ते 40 अक्षांशामधला भाग 'गुरगुरणारी चाळिशी' (Roaring Forties) म्हणून ओळखला जातो. त्या पट्ट्यातून आमचा प्रवास चालू होता. या विभागात वर्षभर बेसुमार वारे वाहत असतात. 4 तारखेला 70 कि. मी. वेगाच्या वाऱ्यानं रोंरावत आमचं स्वागत केलं. जोडीला 9 मीटर उंचीच्या लाटा दोन्ही बाहू उभारून आमच्यावर कोसळू लागल्या. फळीघरातील प्रत्येक सुटी वस्तू, अगदी आमच्यासकट फेकली जाऊ लागली. मेजर भट्टा लगेचच बेजार झाला. खूपशा उलटीरोधक गोळ्या खाऊनसुद्धा त्याच्या ओकाऱ्या थांबेनात. त्यातल्या त्यात थोडी विश्रांती मिळावी म्हणून त्याला आईची पाळी दिली. पण स्वयंपाक करतानाच त्याला

उलटी झाली. संपूर्ण खोलीत दुर्गधी पसरली. अन्नातही घाण पडली असणार या कल्पनेनं कुणालाच जेवण गेलं नाही.

न्यूझीलंडच्या उत्तर टोकाला वळसा घालून आम्ही टास्मन समुद्रात प्रवेश केला मात्र, लाटांनी अधिकच उग्र रूप धारण केलं. त्या लाटा नौकेला वाऱ्याच्या दिशेनं धडकत होत्याच, पण आडव्या बाजूनंही लाफडत होत्या. त्यामुळे 'तृष्णा' आडवी उभी कशीही विचित्र डोलत सरकत होती. नौकेवर भयानक गार पाण्याचा पूर लोटत होता. पाळीवर असलेले नाविक पार आतपर्यंत भिजत होते. विजार, शर्ट, पुलओव्हर, गळपट्टा, लोकरीची टोपी, मोजे सगळं सगळं भिजून चिंबगार होत होतं. पाळी संपल्यावर ते सगळे कपडे पिळून फळीघरात वाळत घालत होतो. पण चार तासात ते वाळणं शक्य नव्हतं. त्यामुळे पुढच्या पाळीला तो सरंजाम तसाच ओला अंगावर चढवावा लागत असे. आमची खात्री होती फुफ्फुसदाह म्हणजे न्युमोनिया आम्हाला पछाडणार. पण सुदैवानं आमच्यापैकी कुणीही त्या कचाट्यात सापडलं नाही. कसेबसे बचावलो होतो.

न्यूझीलंड आणि ऑस्ट्रेलिया या दोन्ही देशांच्या हवामानखात्यांनी आम्ही लवकरच वादळाच्या तावडीत सापडणार असल्याचा अंदाज 6 ऑगस्टला वर्तवला. त्याप्रमाणे 8 ऑगस्टला तडाखा बसला. हड्डीफोड वारे आणि उधळलेला समुद्र आमच्या राशीला लागले. शिडं गुंडाळून शिडांचा आकार कमी केला. त्याबरोबर वेगही कमी झाला. भट्टाचार्याबरोबर आम्ही सगळेच कळमळू लागलो.

9 ऑगस्टला वादळ आणखीच फोफावलं. अगदी गर्तेत गेल्यासारखं वाटू लागलं. तेवढ्यात रेडिओवर खबर मिळाली की 'ग्रेट बॅरियर रीफ' या खडकाळ भागात दोन जहाजं अडकली. तसंच सिडनीजवळ तीन शीडनौका उलटल्या आहेत. आणि असल्या हवेत हवाई भिंगरी (Helicopter) उडू शकत नसल्यामुळे बचाव कार्यही सुरू होऊ शकत नव्हतं. हे ऐकल्यावर यानंतर आमच्या नौकेची पाळी येणार की काय या नुसत्या कल्पनेनंच आम्ही धास्तावलो. नौका आता 70 अंशापेक्षा जास्त कलली होती. तिला योग्य मार्गावर ठेवणं अशक्य झालं होतं. तेवढ्यात आम्हाला एक जहाज येताना दिसलं. आम्ही रंगीत धूम्रगोल उडवले, अतिसूक्ष्म लहरी रेडिओवर 'आम्हाला वाचवा' (S.O.S.) असा आर्त संदेश दिला. पण काहीही उत्तर येईना. आम्ही पार खलास झालो होतो. कसलाही आशेचा किरण दिसत नव्हता. सर्वांग ठणकू लागलं होतं. मळमळतही होतं.

आम्ही पाळी चार तासावरून एक तासावरून आणली. मला फिजीला जाण्याच्या निर्णयाच्या पश्चात्तापामुळे पुन्हा एकदा घेरलं. का, का मी हा प्रवास ओढवून घेतला? छान सुखात घरी आपल्या कुटुंबियांत आराम करत पडलो असतो. या वादळातून सुखरूप बाहेर काढण्यासाठी देवाची करूणा भाकत होतो. पण मनातल्या मनात सागर समाधीचीही तयारी करत होतो. अशा निराशाजनक वातावरणात इतक्या वर्षांची लष्करी शिस्त कामाला आली. कुणी ओरडलं नाही की किंचाळलं नाही. कुणीही धीर सोडला नाही.

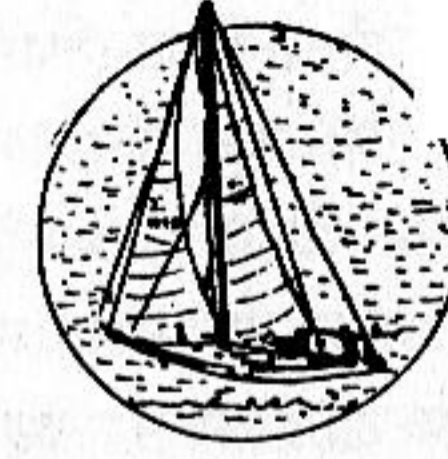
9 ऑगस्टला आम्ही प्रथमच होव्टू (Hove-to) म्हणजे हबेश पद्धतीचा अवलंब केला आणि नौकेची प्रगती थांबवली. हबेश म्हणजे सुकाणूचक्र पूर्णपणे एका बाजूला वळवून बांधून ठेवायचं. मुख्य आणि जिभली शीडं एकमेकांशी काटकोन करून ठेवायची. म्हणजे नौका अजिबात पुढे सरकत नाही. जागच्या जागेवर लाटांच्या उसळीनुसार वरखाली होत राहते. अशाही परिस्थितीत आम्ही 11 ऑगस्टला ए. के. सिंगचा वाढदिवस साजरा केला. तोंडाला पाणी सुटेल असा बिस्कट आणि चेरीनं सजवलेल्या चॉकलेटचा अल्पोपहार मी तयार केला होता. आगपेटीची काडी पेटवून 'हॅपी बर्थडे टू यू' हे गाणं गाऊन त्याला शुभेच्छा दिल्या. छायाचित्रही काढली. आमचं आम्हालाच खूप बरं वाटलं.

13 तारखेला वारा थोडा मंदावला. समुद्रही किंचित शांत झाला. वादळ सुरू झाल्यापासून आज प्रथमच गरम खाना खाता आला. मी आई होतो. बटाट्याच्या काचऱ्या आणि चहा केला. रात्री भोजनाला पुलाव, मुगाची आमटी, खुबे घालून मटारची उसळ असा बेत केला. गोडघास म्हणून चॉकलेटवर चेरी सजवून दिली होती. सिडनी मात्र अजून 740 कि. मी. लांब होतं.

15 ऑगस्टला, आपल्या स्वतंत्रता दिनी, हवा सुधारली. हा एक शुभशकुनच होता असं म्हणायला हरकत नाही. संध्याकाळी सूर्यास्ताचं अप्रतिम दृश्य पाहायला मिळालं. पण हा आनंद फार काळ टिकला नाही. दुसरे दिवशी सिडनी रेडिओनं विजांच्या कडकडाटासह येणाऱ्या वादळाची सूचना दिली आणि ती खरीही ठरली. आकाश काळोखून आलं. पाठोपाठ वारा, लाटा यांनी धुमाकूळ घातला. आमचं नीतीधैर्य पुन्हा एकदा खचलं.

आम्हाला बहुधा जमीन दिसणारच नाही असं वाटायला लागलं असतानाच 17 ऑगस्टला अचानक सिडनीचा प्रख्यात पूल आणि काठावरचं ऑपेरा हाऊस दिसलं. आम्ही आनंदानं आरोळ्या ठोकल्या. नंतर आम्ही सगळ्यांनीच कबूल केलं की प्रत्येकानं मनातल्या मनांत 'शेवटची' प्रार्थना म्हटली होती. आता आम्हाला सगळ्यांनाच काठावर जायची घाई झाली. मस्त अंधोळ करायची होती, कपडे धुवायचे होते. मस्त स्थिर जमिनीवर झोपायचं होतं. पण कसलं काय, सीमाशुल्क विभागानं आणि आप्रवास विभागानं (immigration) दोन तास लावले सगळे सोपस्कार पुरे करायला.

'तृष्णा'नं जबरदस्त फटके सहन केले होते. तिला पाण्याच्या बाहेर काढून तिचा खोका (Hull) आणि इतर अवयव तपासून दुरुस्ती करावी लागली. शिडांचीही दुरुस्ती अपरिहार्य होती. ऑस्ट्रेलियन नौदलाची या कामी खूपच मदत झाली. मेजर एस. एन. माथूर तिथं मला खो घायला हजर झाला. मी परकीय चलनाची व्यवस्था करायला नवी दिल्लीला जाणार होतो. तसंच डार्विन इथं पंतप्रधान राजीव गांधी 'तृष्णा'ला भेटायला येणार होते. त्याची पूर्व तयारी म्हणून त्यांना मोहिमेच्या प्रगतीची माहिती घायची होती.



सिडनी ते मुंबई

27 ऑगस्टला 'तृष्णा'ची शिडं उभारून सिडनीचा निरोप घेतला. हवेच्या कमी दाबाचा प्रभाव कमी झालेला नसावा. कारण दुसऱ्याच दिवशी जोरदार वाऱ्यांनी आम्हाला घेरलं. त्याचं वादळात रूपांतर झालं आणि ते चांगलं चोवीस तास टिकलं. भन्नाट वारा आणि पर्वतप्राय लाटा यांनी जाम सतावलं. पण एव्हाना आम्ही-या प्रकारच्या वादळापत्तीला चांगलेच सरावले होते. त्यामुळे त्या वादळातून सहजच मार्ग काढू शकत होतो. प्रश्न होता मेजर माथूरचा. मोहिमेतला त्याचा पहिलाच प्रवास असल्यामुळे त्याला पहिलटकरणीसारखा मळमळण्याचा खूप त्रास होत होता. फळांशिवाय त्याला काहीच खावंसं वाटत नव्हतं.

त्या समुद्रात नौका हाकणं फार जोखमीचं होतं. कारण त्या भागातील प्रवाळ खडक आणि सरकणाऱ्या वाळूच्या भिंती यामधून वाट काढणं अत्यंत धोक्याचं होतं. 'ग्रेट बॅरियर रीफ' नावाची प्रवाळ खडकांची मालिका या भागात आहे. फार सुंदर पण तितकीच धारदार धोक्याची. त्याच्यात नौका फसली तर होणारी तोडमोड न परवडणारी होती. 'तृष्णा' यातून हाकणं फारच अवघड होतं. आम्ही सतत पाण्याच्या तळाची खोली आजमावत होतो. नौकानयनाचे नकाशे अभ्यासत होतो आणि त्यावरून आमचा ठिकाणा नक्की करत होतो. इतकं करूनही ब्रिस्बेनला बंदरात शिरायच्या जरा आधी नकाशात नसलेल्या एका वालुका भिंतीनं आमची वाट अडवली. नकाशात असणार कशी? कारण ती भिंत प्रवाहपतित होती. जागा बदलत केव्हातरी सरकून ती तिथं आली होती. आमची नौका त्या वाळूच्या ढिगावर अडकली आणि म्हशीसारखं फतकल मारून बसली. आम्ही संपूर्ण मोहिमेत असे प्रथमच भूमिस्थ (Grounded) झालो होतो.

आम्ही पाण्यात उड्या मारल्या आणि 'तृष्णा'ला ढकलून बाहेर काढण्याचा प्रयत्न केला. पण ती हलचलना. ओहोटीमुळे पाणी कमी होतं. त्यामुळे भरती येईपर्यंत साहजिकच नौकेवर थांबणं भाग होतं. ब्रिस्बेनमध्ये आमची अंदाजे येण्याची वेळ कळवली होती. पण अपरिहार्यपणे उशीर होत होता. काही बंदर अधिकारी आणि काही उत्साही वृत्तपत्र छायाचित्रकार मोटरबोटीतून आम्ही नेमके कशामुळे अडकलो हे बघायला आले. त्यांनी आमच्या अगतिक अवस्थेची छायाचित्रं काढून दुसरे दिवशी ती पहिल्या पानांवर छापली. ती पाहून आम्हाला उगाचच ओशाळं वाटलं.

ब्रिस्बेनला आम्हाला 'तृष्णा' पुन्हा पाण्याबाहेर काढावी लागली. भूमिस्थ झाल्यामुळे नौकेच्या कण्याला काही तोडमोड झालेली नाही ना ते पाहायचं होतं. खोका किंवा कटपाराला (Hull) सुदैवानं कसलंही नुकसान झालेलं नव्हतं.

17 सप्टेंबर 1986ला केर्न्सकडे जायला निघालो. ग्रेट बॅरियर रीफच्या सान्निध्यामुळे नौका अतिशय सावधपणे हाकावी लागत होती.

आम्ही 19 सप्टेंबरला पोहोचलो. तिथे आम्हाला ग्रेट बॅरियर रीफ अधिक जवळून निरखायला मिळाली. ग्रेट बॅरियर रीफ म्हणजे ब्रिस्बेनच्या थोडं उत्तरेला सुरू होत पार वरती न्यू गिनीपर्यंत पसरलेली प्रवाळ खडकांची मालिका. 2000 कि. मी.पेक्षा जास्त लांबी असलेली ही माळ पर्यटकांचं मोठं आकर्षण ठरली आहे. 'पॉलिप' म्हणजे जलचर मृत प्राण्यांचे सांगाडे. या पॉलिपपासून हे प्रवाळ खडक बनलेले असतात. जवळ जवळ 400 जातींचे हे पॉलिप आहेत. विलक्षण सुंदर असतं हे प्रवाळ खडकांचं जग! आमच्या नौकेच्या तळाला असलेल्या काचेच्या गवाक्षातून रंगीबेरंगी लहान, मोठे मासे, जिवंत प्रवाळ, वनस्पतींची रंगबहार, यांच्या बरोबरच शार्कसह ग्रेट बॅरियर रीफचं विलोभनीय अंतरंग पाहायला मिळालं. अर्थात कितीही आवडलं तरी त्यातलं एकही प्रवाळ काढून आणायला ऑस्ट्रेलियन सरकारची बंदी आहे. त्या नियंत्रणासाठी 'ग्रेट बॅरियर रीफ मरीन पार्क अॅथॉरिटी' या नावाची एक यंत्रणा ऑस्ट्रेलियन सरकारनं निर्माण केली आहे.

आम्ही 22 सप्टेंबरला केर्न्स सोडलं. ऑस्ट्रेलियाच्या उत्तर टोकाला असलेल्या थर्सडे बेटाची दिशा धरली. आम्हाला वाटेतल्या टोरेस सामुद्रधुनीबद्दल धोक्याचा इशारा आधीच मिळाला होता. ही सामुद्रधुनी काही ठिकाणी केवळ 1 ते 2 कि. मी. एवढीच रुंद होती. त्यातच वाऱ्यानं जोर धरला होता. अत्यंत सावधपणे 'तृष्णा' हाकारावी लागत

होती. त्या सामुद्रधुनीतून तृष्णा पार केली आणि लगेचच भारताबरोबर आमचा थेट रेडिओ संपर्क सुरू झाला.

थर्सडे बेटाहून पोर्ट डार्विनकडे जाताना मेजर भट्टाचार्यला दहा किलो वजनाचा ट्यूना मासा गवसला. त्याच्या गळाला लागलेला हा पहिलाच मासा. खूप दिवसानंतर आम्हाला मासा गावला होता. दक्षिण पॅसिफिकमध्ये असलेल्या प्रचंड थंडीमुळे मासे गळाला लुचत नसत. आता आम्ही जरा कोमट पाण्यात आल्यामुळे मासेमारीचा आवडता वेळखाऊ छंद उपभोगणं सुरू झालं. चांगल्या हवामानात गळाला आमिष लावून नौकेच्या परनाला (Stern)च्या मागच्या बाजूला दोरी पाण्यात सोडायची. पाळीवर असलेल्या नाविकानं अधूनमधून दोरी ओढून गळाला मासा लागलाय का ते पाहायचं. दोरी ओढायला घाई झाली तर क्वचित प्रसंगी दोरीच तुटायची आणि मासा गळासकट पसार व्हायचा. बहुतेक वेळेला रात्री ती दोरी वर ओढून ठेवायची.

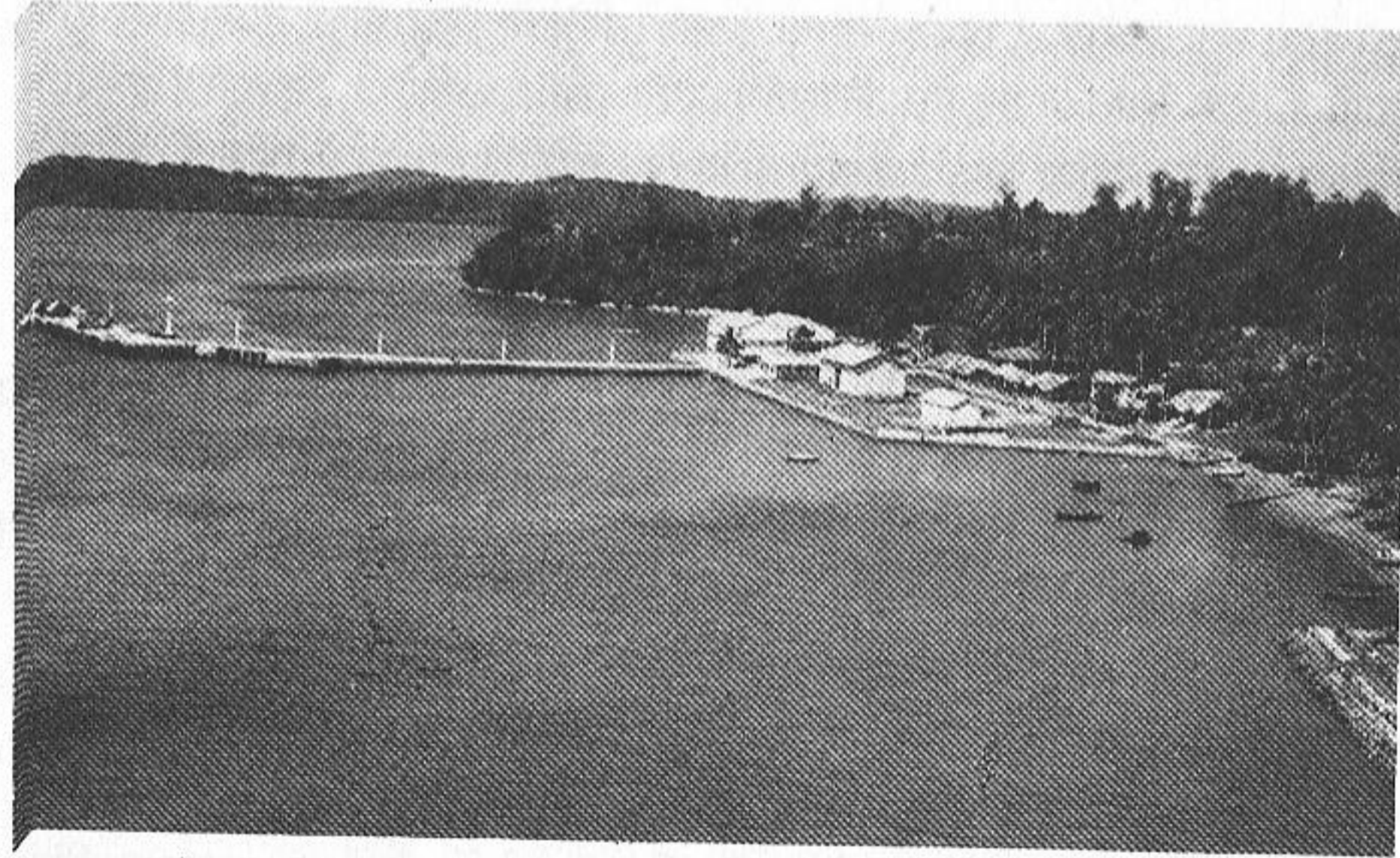
'तृष्णा'चा 6 ऑक्टोबर ते 13 ऑक्टोबर पोर्ट डार्विनमध्ये मुक्काम होता. आम्ही आतुरतेनं पंतप्रधान राजीव गांधींची वाट पाहत होतो. पण ऑस्ट्रेलियन सरकारनं सुरक्षेच्या कारणास्तव पंतप्रधानांना न येण्याची विनंती केली होती. त्यामुळे ते आलेच नाहीत. आमची मात्र पार निराशा झाली.

920 कि. मी.चा शिडवाही प्रवास करून (इंडोनेशिया) तिमोरमधल्या कुपांग इथं 18 ऑक्टोबरला पोहोचलो. हवा एकदम शहाणी झाली होती. नौकानयन अतिशय मजेचं वाटत होतं. उत्तम हवेचा फायदा घेत आम्ही कुपांगहून आधी सुंबामधल्या वेनगापू इथं आणि नंतर बालीला पोहोचलो. बालीतल्या हिंदू देवालयांमुळे आम्हाला फारच घरच्यासारखं वाटू लागलं. त्यातच तिथले बरेच लोक हिंदीही बोलत होते. बालीच्याबरोबर दिवाळी साजरी केली आणि का कुणास ठाऊक आम्हाला सगळ्यांनाच घरच्या ओढीनं घेरलं. भारतापासून दूरस्थ अशी ही तिसरी दिवाळी होती. 2 नोव्हेंबरला बाली सोडलं आणि 1450 कि. मी. पार करून 9 नोव्हेंबरला जाकार्ताला पोहोचलो. वाटेत हवा थोडीशी ढगाळ आणि पावसाची भुरभुर होती. तरीही एकूण प्रवास सुखाचा झाला. एके दिवशी मात्र हवा खराब झाली आणि प्रवाहाबरोबर बरेच भरकटलो.

14 नोव्हेंबरला जाकार्ता मागे टाकून सिंगापूरकडे निघालो. या प्रवासात विजांचा कडकडाट करत आलेल्या पावसानं आम्हाला घाबरवायचा निष्फळ प्रयत्न करून

प्राहिला. आमच्यापैकी काहीजणांचे नातेवाईक, बहुधा मनांत 'जीवनमे एक बार सिंगापूर' म्हणत सिंगापूरला आले होते. त्यांच्या भेटीनं सगळेच आनंदानं फुलून आले.

27 तारखेला सिंगापूरचा आणि कुटुंबियांचा निरोप घेऊन पेनांगकडे निघालो. व्हाटेत मलाक्काच्या सामुद्रधुनीत खबरदार राहण्याचा इशारा मिळाला होता. इथे धोका श्रेता तो चाच्यांचा. वादळाचा किंवा प्रवाळखडकांचा नव्हे. सुदैवानं कुठल्याही चाचे जहाजाला आम्हाला त्रास द्यावासा वाटला नाही. दोन दिवसांच्या प्रवासात कुठलीही विपरीत घटना न घडता आम्ही एक दिवस उशिरा पेनांगला पोहोचलो. पेनांगहून 5 डिसेंबरला पुढे सरकलो आणि 8 डिसेंबरला ग्रेट निकोबारमध्ये कॅम्पबेलला पोहोचलो. आम्ही आता भारताच्या भूमीवर पाय ठेवला होता. साडेचौदा महिन्यांनंतर पुन्हा एकदा प्रायभूमीवर पाय ठेवतांना सगळ्यांनाच भरून आलं होतं. आमचे उरलेले सर्व साथी प्राविक 'तृष्णा'चं स्वागत करायला कॅम्पबेलला जमले होते. धक्क्यावर स्वागतासाठी जमलेला प्रचंड समुदाय बघून आमच्यापैकी सर्वांनाच आनंदाचं भरतं आलं.



निकोबारमधील कॅम्पबेल बे इथल्या धक्क्याचं विहंगम दृश्य.

निकोबारला जनसमुदायानं जेवढं स्वागत केलं त्यापेक्षा जास्त स्वागत केलं तिथल्या डासांनी. आम्ही मच्छरदाणीचा आसरा घेण्याच्या आधीच डासांनी 'आम्ही आलो, आम्ही आलो' करत आम्हा सगळ्यांच्या अंगात प्रचंड सुया खुपसल्या. ते डास मलेरियाचे हिंवातापाचे होते. दोघांना तर मेंदूत शिरणारा हिंवाताप (Cerebral malaria) झाला.

कॅम्पबेलला जास्तीचे नकाशे, पुस्तकं, बिघडलेली उपकरणं अशा अनेक निरूपयोगी वस्तू उतरवल्या आणि 15 नोव्हेंबरला निघालो. इथून पुढे आमचा प्रवास भलताच थाटात, नौदल आणि तटरक्षक दलाच्या संरक्षणाखाली सुरू झाला.

निकोबार ते कोलंबोपर्यंतचा प्रवास भन्नाट वेगात झाला. आजवरचा प्रवास एवढ्या वेगात कधीच झाला नव्हता. वारे आणि प्रवाह यांची आम्हाला फारच छान साथ मिळाली. त्यामुळे जवळजवळ दिवशी 300 किलोमीटरच्या वेगानं प्रवास झाला. श्रीलंकेजवळ तीन देवमाशांनी फवारे सोडून आम्हाला सलामी दिली. एव्हाना आमची देवमाशांबद्दलची भीती नाहीशी झाली होती. त्यामुळे केवळ 15 मीटर अंतरावरून छायाचित्र घेण्याइतके आम्ही धीट झालो होतो. संपूर्ण सागरसफरीतला सगळ्यात लडदंग मासा, 20 किलोचा ट्यूना आमच्या गळाला लागला. त्याला वर खेचून साफ करणं भलतंच मेहनतीचं काम ठरलं. एवढा मोठा मासा मिळाल्यावर पुढचे दोन दिवस माशाचे अनंत प्रकार करून झाले. कालवण, तळलेला मासा, उकडलेला मासा, वाफवलेला मासा, तसंच माशाची भजी, वाः! सकाळपासून नास्ता, जेवण, दुपारचा चहा ते रात्रीच्या भोजनापर्यंत दशावतारापैकी पहिल्या, मत्स्यावताराशिवाय दुसरं नांव नव्हतं. मेजर भट्टाचार्य हे सगळं करताना भलताच खुशीत आला होता. अनेक डॉल्फिन आणि शार्क आमच्या अवतीभवती घुटमळताना दिसत होते. पण त्यांचा रसनेसाठी काही उपयोग नव्हता. भारताबरोबरचा दूरसंचार संपर्क आता स्वच्छ आणि सुरळीत सुरू झाला होता. दर दोन तासांनी मुंबई आणि दिल्लीशी रेडिओ संपर्क साधत होतो.

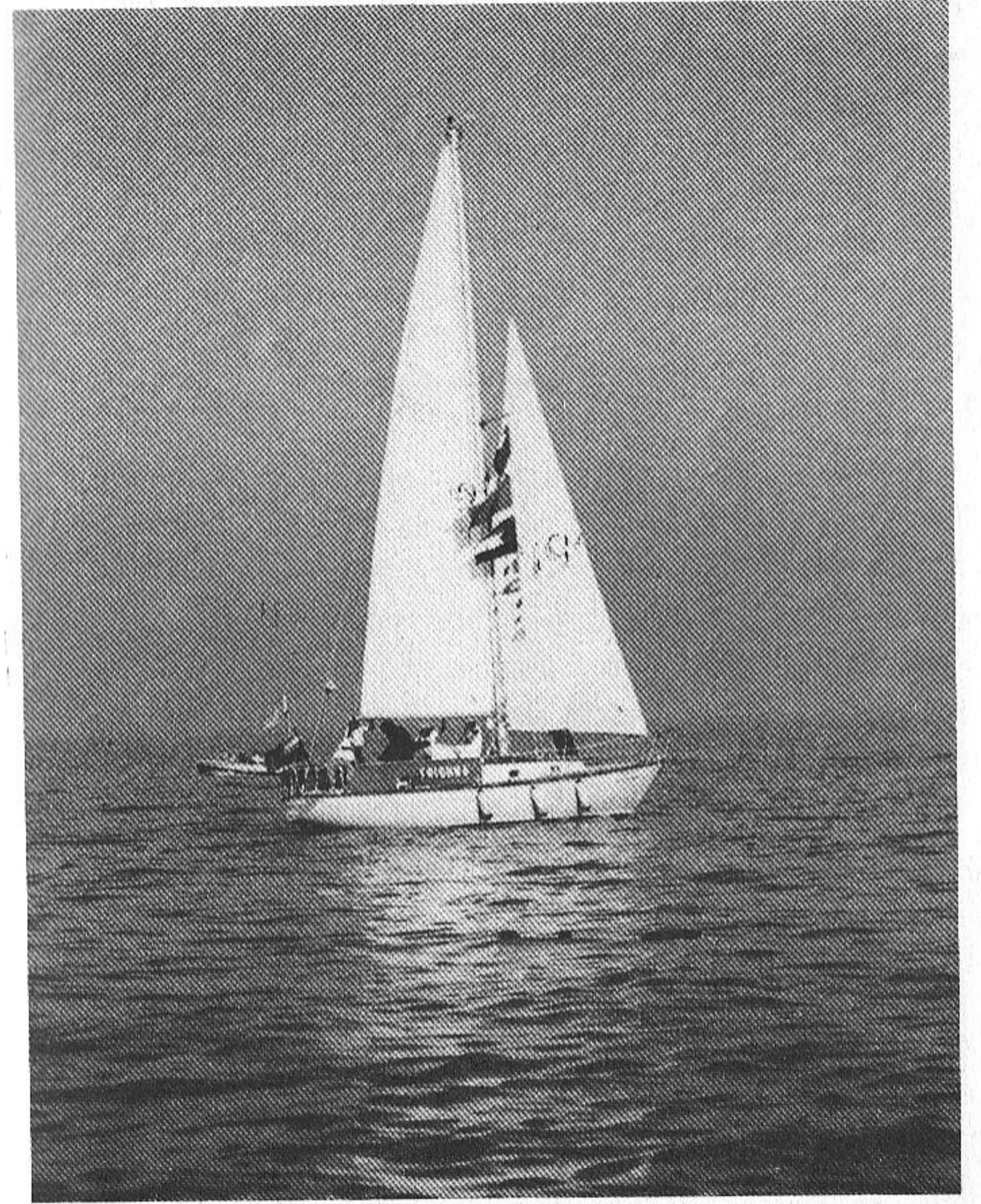
या संपूर्ण सफरीत बरेचवेळा पाण्याचा पंप बिघडायचा. त्यामुळे कपबशा, चमचे, पातेली धुवायला थेट समुद्रातून बादलीनं पाणी उचलावं लागायचं. नौका चालत किंवा खरं तर पोहत असताना पाणी काढणं ही एक कलाच असते. नौकेच्या प्रवासी दिशेनं आणि त्याच वेगानं बादली जेमतेम 15 सें. मी. बुडेल एवढीच हेलकावायची आणि त्याच झोक्यात उचलायची. जरा चूक झाली तर पाणी वर येण्याऐवजी पाणी

ओढणाराच पाण्यात ओढला जातो. माझ्यावर तीनचार वेळा ती पाळी आली होती. केवळ कठड्यामुळे मी बचावलो होतो. काही केल्या बादली निसटू घायची नाही. शिर सलामत तो...च्या चालीवर 'बादली सलामत तो पानीही पानी' अशी परिस्थिती होती. एकदा माथूरने काटेचमचे घासून विसळण्यासाठी बादलीत ठेवले. थोड्या वेळानं पाणी काढायचं म्हणून बादली नेहमीप्रमाणे समुद्रात हेलकावली, पण त्यात काटे, चमचे ठेवलेत हे तो विसरला, बादलीचा झोका चुकला आणि बादली सागरार्पण झाली. त्याच बरोबर काटे, चमचेही आम्हाला कधीही न दिसण्यासाठी नाहीसे झाले. अर्थात ही गोष्ट लक्षात यायलासुद्धा जेवणाची वेळ व्हावी लागली. नशिबानं आमच्याकडे जादा काटे, चमचे होते. पुढच्या बंदरात त्यांची खरेदी झाली हे ओघानंच आलं. पॅसिफिक महासागरात असताना नवीन आहुजा भांडी विसळायला लागला होता. तेव्हाही हाच प्रकार झाला आणि आम्हाला 'हस्तकौशल्य' वापरून भोजन उरकावं लागलं होतं.

21 डिसेंबरला कोलंबोला पोहोचलो. श्रीलंकेचे राष्ट्राध्यक्ष जे. आर. जयवर्देने यांना भेटण्याची संधी मिळाली. त्यांनी आमच्या झुंजार साहसी वृत्तीचं कौतुक केलं. नौकेची आवश्यक ती देखभाल आणि डागडुजी करून 29 डिसेंबरला आम्ही कोलंबो सोडलं. आता शेवटचा टप्पा होता घरापर्यंतचा, 2200 कि. मी.चा. तो पार केला की पृथ्वीप्रदक्षिणा पूर्ण होणार होती.

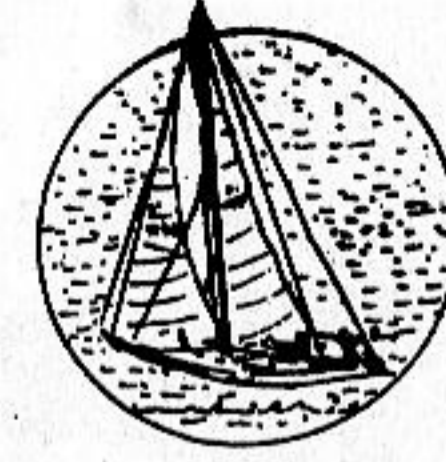
'तृष्णा'नं आता चांगलाच वेग घेतला होता. बहुधा आमच्यासारखीच तिलाही घरची ओढ लागली होती. वाटेत आम्ही चिक्कार मासळी पकडली. मंगलोरच्या आसपास कॅप्टन भारती खूपच आजारी झाला. तसा त्याला आधीपासून ताप होताच, तो एकदम 104 (40° C) पर्यंत चढला. कुठल्याही औषधानं तो हटेना. त्याला टेहळणी पाळीतून सुट्टी दिली. नौदल डॉक्टरांशी रेडिओवरून चर्चा केली. पण त्यांच्या सूचनेनुसार औषधोपचार करूनसुद्धा गुण येईना. शेवटी कॅप्टन भारतीला उचलून नेण्याची नौदल अधिकाऱ्यांना विनंती केली. त्याप्रमाणे नौदलाच्या एका जहाजावर त्याला चढवलं आणि तडक मुंबईला नेलं. तिथं तपासणी केल्यावर कळलं की त्याला मेंदूत शिरणाच्या हिंवापापानं पछाडलं होतं. ही देणगी त्याला निकोबारला मिळाली होती. पाठोपाठ मीही त्याच विकारानं आजारी पडलो आणि माझाही ताप 104 (40° C) पर्यंत वाढला होता.

आम्हाला वाटेतच एक खूपखबर मिळाली. पंतप्रधान राजीव गांधी आमचं स्वागत



'तृष्णा' पृथ्वीप्रदक्षिणा करून परतल्यावर मुंबईतील नौकानयन समितीनं स्वागत केलं.

करायला गेटवे ऑफ इंडियाला येणार होते. त्यामुळे मुंबईला पोहोचण्यासाठी 10 जानेवारी 1987 ही तारीख ठरवण्यात आली. प्रत्यक्षात आम्ही एक दिवस आधीच पोहोचलो. पण स्वागत समारंभ साग्रसंगीत होण्यासाठी आम्हाला मुंबईच्या वेशीबाहेर पण हाकेच्या अंतरावर मांडवा बेटाजवळ नांगर टाकून थांबावं लागलं. आमचे कुटुंबीय, वरिष्ठ अधिकारी आम्हाला भेटायला तिथंच आले. आमचे दहाही नाविक साथी 'तृष्णा'वर जमले आणि 10 जानेवारीला आम्ही समारंभपूर्वक गेटवे ऑफ इंडियाला पोहोचलो.

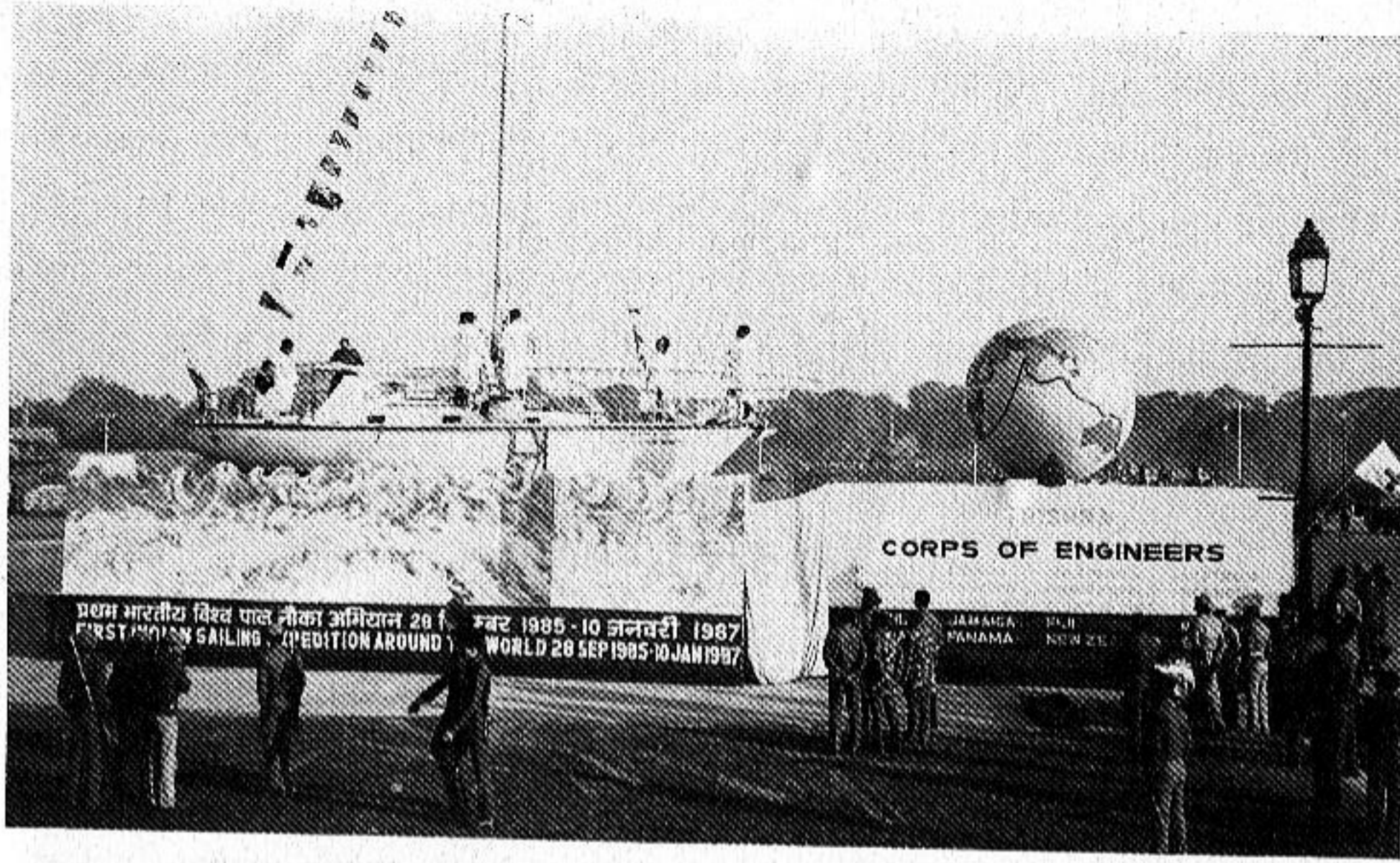


मुंबईत पुनरागमन

10 जानेवारी 1987 रोजी दुपारी 4 वाजता भारताची पृथ्वी प्रदक्षिणा करणारी पहिली सागरी नौकानयनाची मोहीम पूर्ण झाली. 470 दिवसात 54,000 कि. मी.ची सफर झाली होती. आम्ही पोहोचताच एकच जल्लोष उडाला. बंदुकांच्या फैरी, अग्निबाण, कर्णे सगळ्या आवाजांनी गेटवेचा परिसर दुमदुमून गेला. आम्हा दहाही जणांचं गेटवेच्या पायऱ्यांवर अत्यंत प्रेमानं स्वागत झालं. आमच्यापैकी काहीजण आपल्या कुटुंबियांपासून सलग पंधरा महिने दूर होते. मुलांनी आणलेल्या 'वेलकम होम', 'वेलकम पापा', 'बुई मिस्ट यू' इत्यादी फलकांनी तर आकाश रेषाच झाकून टाकली होती. त्या फलकांवरच्या संदेशांनी आमचे डोळे पाणावले. आमचं स्वागत करायला केवळ आमचे नातेवाईकच नव्हे, तर मित्रमंडळी आणि इतर असंख्य हितचिंतक यांनी गेटवेचा सारा आसमंत फुलून गेला होता.

त्याच दिवशी, म्हणजे 10 जानेवारीला टपाल खात्यानं 'तृष्णा'च्या सन्मानार्थ प्रथमदिन पाकीट आणि तिकिट प्रकाशित केलं. आम्ही 'तृष्णा' नौदलाच्या गोदीत नेली. तिथं पाण्याबाहेर काढली आणि मालगाडीच्या दोन डब्यांवर चढवली. कारण 26 जानेवारीला प्रजासत्ताक दिनानिमित्त दिल्लीला होणाऱ्या संचलनामध्ये आम्हाला भाग घ्यायचा होता.

'तृष्णा' सहा दिवसात दिल्लीला तर पोहोचली. पण आमचे सगळे प्रश्न सुटले नव्हते. 'तृष्णा' मालगाडीवरून खाली उतरवण्यासाठी लांब हाताची यारी लागणार होती. ती मिळवण्यात वेळ गेला. महासागरात चिमुकली वाटणारी 'तृष्णा' दिल्लीच्या रस्त्यावर महाकाय वाटत होती. तिला त्या गर्दीच्या रस्त्यावरून न्यायची म्हणजे वेगळीच समस्या



1987 सालच्या प्रजासत्ताक दिनी झालेल्या संचलनामध्ये 'तृष्णा'चा चित्ररथ.

होती. झाडांच्या फांद्या तोडाव्या लागणार होत्या. विजेच्या, टेलिफोनच्या तारा वर उचलाव्या लागणार होत्या. एक ना अनेक भानगडी. रात्रभर खपल्यावर कशीबशी 23 जानेवारीच्या रंगीत तालमीसाठी 'तृष्णा' योग्य ठिकाणी पोहोचली. आजवर झालेल्या प्रजासत्ताक दिनाच्या संचलनातील चित्ररथांत सगळ्यात अजस्र रथ 'तृष्णा'चा होता.

आम्ही सगळे प्रजासत्ताकदिनाच्या संचलनात प्रथमच भाग घेत होतो आणि आम्ही लष्करी पथकांपैकी एक भाग होतो. 26 जानेवारीला संचलनात राजपथावरून जातांना प्रेक्षकांनी कौतुकाच्या आरोळ्या ठोकून सगळा परिसर दणाणून टाकला.

अनेक लोकांचा असा समज झाला होता की आपल्यासमोर आली ती 'तृष्णा'ची प्रतिकृती होती. पण जेव्हा निवेदकानं जाहीरपणे सांगितलं की पृथ्वीप्रदक्षिणा केलेली नौका साक्षात 'तृष्णा' त्यांच्या समोरून जात आहे, तेव्हा सगळेच आश्चर्यचकित झाले.

मोहीम अत्यंत यशस्वी झाली. या सफरीचं फलित काय? आमच्यात काही बदल घडून आला काय, असे प्रश्न लोक आम्हाला विचारू लागले. एक अत्यंत महत्वाचा

बदल म्हणजे आमची सहनशीलता प्रचंड वाढली आहे. कारण ती अंगी बाणवली नसती तर सहा नाविकांनी इतके दिवस एकत्र काढायचे म्हणजे जरा अवघडच प्रकरण झालं असतं. त्याचबरोबर जगातील विविध संस्कृतीच्या विविध नागरिकांना भेटून आमच्या मनाच्या, जणिवांच्या कक्षा रुंदावल्या. निसर्गाच्या लहरी हवामान बदलांना यशस्वीपणे तोंड देता देता लवचिकपणा वाढला आणि मन आनंदी ठेवून तत्त्वचिंतन करत जगाकडे बघण्याची नजर मिळाली. एक गोष्ट लक्षात ठेवायला हवी की वातावरण कितीही चांगलं असलं तरी केव्हाना केव्हातरी वादळ येणारच. त्याचप्रमाणे वादळानंतर शांतता आणि स्वच्छ सूर्यप्रकाश येणारा असतो. तुम्ही फक्त धीर धरायला हवा.

